

LE "CANADIEN PACIFIQUE"



LA
NOUVELLE ROUTE
VERS
L'ORIENT

A TRAVERS LES
MONTAGNES,
Les Prairies et les Rivières
du CANADA.

Administrateurs Généraux du Chemin de fer du "Canadian Pacific."

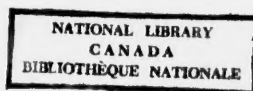
BUREAU CENTRAL, MONTREAL, CANADA.

SIR WILLIAM C. VAN HORNE, K.C.M.G., Chairman of the Board	Montreal.
SIR T. G. SHAUGHNESSY	President
D. MONICOLI	2nd Vice-President and General Manager
CHARLES DRINGWAYNE	Secretary and Assistant to the President
WM. WYTHE	Assistant to the President
I. G. OGDEN	Comptroller
W. E. BAKER	Assistant to the 2nd Vice-President
W. SUTHERLAND TAYLOR	Treasurer
P. A. PETERSON	Chief Engineer
G. M. BOWEN	Freight Traffic Manager
ROBERT KERR	Passenger Traffic Manager
THOMAS TAIT	Manager of Transportation
JAMES O'BORNE	General Superintendent, Atlantic Division
C. W. SPENCER	General Superintendent, Eastern Division
H. F. TIMMERMAN	General Superintendent, Ontario Division
T. WILLIAMS	General Superintendent, Lake Superior Division
J. W. LEONARD	General Superintendent, Western Division
R. MARPOLE	General Superintendent, Pacific Division
E. J. DUCHESNEAU	Assistant General Superintendent, Pacific Division
E. A. WILLIAMS	Superintendent Rolling Stock
JAMES KENT	Manager of Telegraphs
J. A. SHEPHERD	Superintendent Sleeping, Dining Cars and Hotels
ARTHUR PIERCE	Superintendent of Steamship Lines
A. C. HENRY	General Purchasing Agent
A. D. MACTIER	General Fuel Agent
G. S. CANTLER	Superintendent of Car Service
F. T. CRIPPTON	Land Commissioner
G. MCL. BROWN	Executive Agent
C. E. E. USHER	General Passenger Agent, Eastern Lines
C. E. McPHERSON	General Passenger Agent, Western Lines
A. H. NORMAN	Assistant General Passenger Agent
E. J. COYLE	Assistant General Passenger Agent, Pacific Division
W. B. BULLING	Assistant Freight Traffic Manager, Eastern Lines
W. R. MACINNES	Assistant Freight Traffic Manager, Western Lines
N. SUTHERLAND	General Freight Agent, Atlantic Division
S. P. HOWARD	General Freight Agent, Eastern and Lake Superior Divisions
W. B. LAMON	General Freight Agent, Western Division
F. W. PETER	General Freight Agent, Pacific Division
H. E. MACDONNELL	General Freight Agent, Kootenay Lines, etc.
M. H. BROWN	Assistant General Freight Agent, Ontario Division
R. H. MORRIS	General Baggage Agent
H. L. PENNY	General Auditor
J. H. SHEARER	Auditor of Passenger Receipts
E. EMERY	Assistant Auditor of Passenger Receipts
C. J. FLAHERTY	Auditor of Freight and Telegraph Receipts
JAMES BONNER	Assistant Auditor of Freight and Telegraph Receipts
JOHN LESLIE	Auditor of Disbursements
A. A. GOODRICH	Auditor of Statistics
J. R. STEELE	Freight Claims Auditor
C. J. BLACK	Auditor of Agencies

AGENCIES.

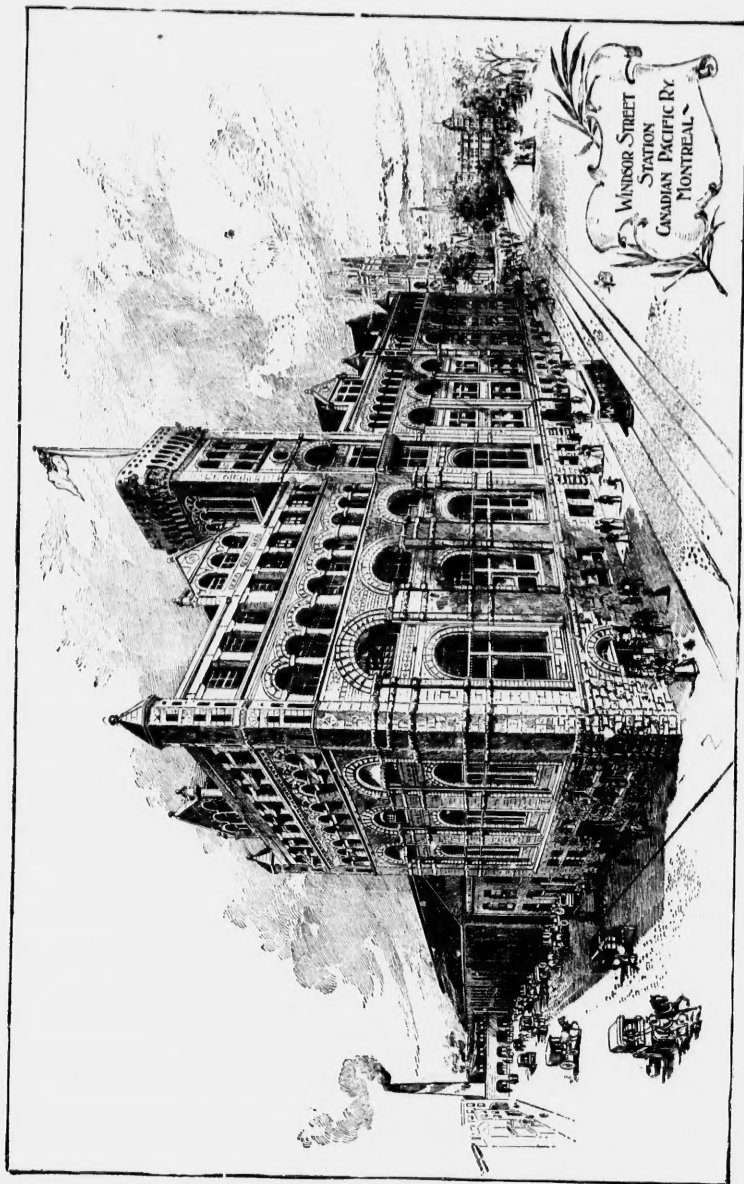
ADELAIDE, AUS.	Australian United Steam Navigation Co. Ltd.	
AMOI, China	Jardine, Matheson & Co.	
AUCKLAND, N.Z.	Union S.S. Co. of New Zealand, Ltd.	Thos. Cook & Son
BALIKAT, Viet.	Thos. Cook & Son	
BALTIMORE, Md.	J. H. Thompson, Freight and Passenger Agent	129, East Baltimore Street.
BANGKOK, Siam	Windsor & Co.	
BATAVIA, Java	MacLaine, Watson & Co.	
BOMBAY, India	Thos. Cook & Son	13, Esplanade Road.
BOSTON, Mass.	H. J. Colvin, District Passenger Agent	197, Washington Street.
BRISBANE, Queensland	The British India and Queensland Agency Co.	
BUFFALO, N.Y.	A. J. Shulman, City Freight and Passenger Agent	233, Main Street.
CALCUTTA, India	Thos. Cook & Son	9, Old Court House Street.
CANTON, China	Jardine, Matheson & Co.	
CHEMULPOO, Korea	Holme, Ringer & Co.	
CHICAGO, Ill.	A. C. Shaw, General Agent, Passenger Department	228, South Clark Street.
COLOMBO, Ceylon	Thos. Cook & Son (E. B. Crensey), Bois Bros.	
Detroit, Michigan	A. E. Edmonds, Passenger Agent	7, Fort Street, West.
GLASGOW, Scotland	Archer Baker, European Traffic Manager	67, St. Vincent Street.
HALIFAX, N.S.	J. D. Chipman, Ticket Agent	107, Hollis Street.
HAMILTON, Ontario	W. J. Grant, Commercial Agent	Cor. King & James Streets.
HANKOW, China	Jar line, Matheson & Co.	
HOBART, Tasmania	C. E. Knight & Co. Thos. Cook & Son	
HONG KONG	D. E. Brown, General Agent, China, Japan, etc.	
HONOLULU, H.I.	Thos. H. Davies & Co. Ltd.	
Kobe, Japan	G. Millward	14A, Maye-machi.
LIVERPOOL, Eng.	Archer Baker, European Traffic Manager	9, James Street.
LONDON, Eng.	Archer Baker, European Traffic Manager	67 & 68, King William Street, E.C.
LONDON, Ontario	W. Fulton, City Ticket Agent	and 30, Cockspur Street, Charing Cross, S.W.
Malta	Turnbull, Junr., & Somerville, Correspondents	161, Dundas Street.
MELBOURNE, AUS.	Union S.S. Co. of New Zealand, Ltd.	Thos. Cook & Son
MONTREAL, Que.	William F. Egg, City Passenger Agent	229, St. James Street.
NEW YORK, N.Y.	E. V. Skinner, General Eastern Agent	353, Broadway.
NIAGARA FALLS, N.Y.	D. Isaacs	1, Broadway.
Ottawa, Ont.	George Duncan, City Passenger Agent	Prospect House.
PARIS, France	Herm. Peron & Co., Ticket Agents	42, Sparks Street.
PHILADELPHIA, Pa.	Thos. Cook & Son	61, Boulevard Hausmann
PORTLAND, Me.	L. Desbels, Agent	and 95, Rue de Marais, St. Martin.
QUEBEC, Que.	H. MacMurtrie, Freight and Passenger Agent	1, Place de l'Opera.
SEATTLE, Wash.	G. H. Thompson, Ticket Agent, Maine Central Railroad	9, Rue de Rome.
SHANGHAI, China	E. H. Crean, City Passenger Agent	623-631, Chestnut Street.
SOURABAYA, Java	J. Heath, District Passenger Agent	Union Depot.
SYDNEY, AUS.	MacNeill & Co.	Opposite Post Office.
SAN FRANCISCO, Cal.	M. M. Stern, District Freight and Passenger Agent	Chronicle Building.
SEATTLE, Wash.	W. R. Thompson	Building, 609, First Avenue.
SHANGHAI, China	Jardine, Matheson & Co.	
SOURABAYA, Java	Frederick Baker & Co.	
SYDNEY, AUS.	Wm. Stitt, General Passenger Agent, Canadian-Australian Line	
TORONTO, Ont.	W. Maughan, City Ticket Agent	1, King Street, East.
VANCOUVER, B.C.	James Slater, Ticket Agent	
VICTORIA, B.C.	B. W. Green, Freight and Passenger Agent	Government Street.
VLADIVOSTOK, Siberia	Clarkson & Co.	
WASHINGTON, D.C.	W. W. Merkle, Freight and Passenger Agent	1220, Pennsylvania Avenue.
Winnipeg, Man.	A. C. Smith, City Ticket Agent	471, Main Street.
YOKOHAMA, Japan	William T. Payne, General Traffic Agent for Japan	14, Bund.

LA
NOUVELLE ROUTE
POUR
L'ORIENT
AU TRAVERS DES
MONTAGNES, DES PRAIRIES
ET DES
RIVIÈRES
DU
CANADA



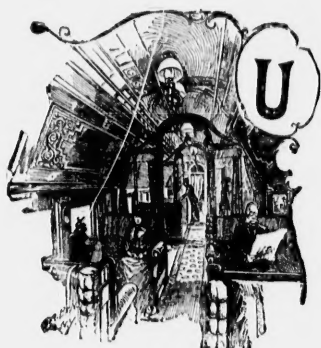
PUBLIÉ PAR LA CIE. DU
CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE.

FC 73
N68
1890₂
fd



GARE DE "WINDSOR STREET" À MONTRÉAL.

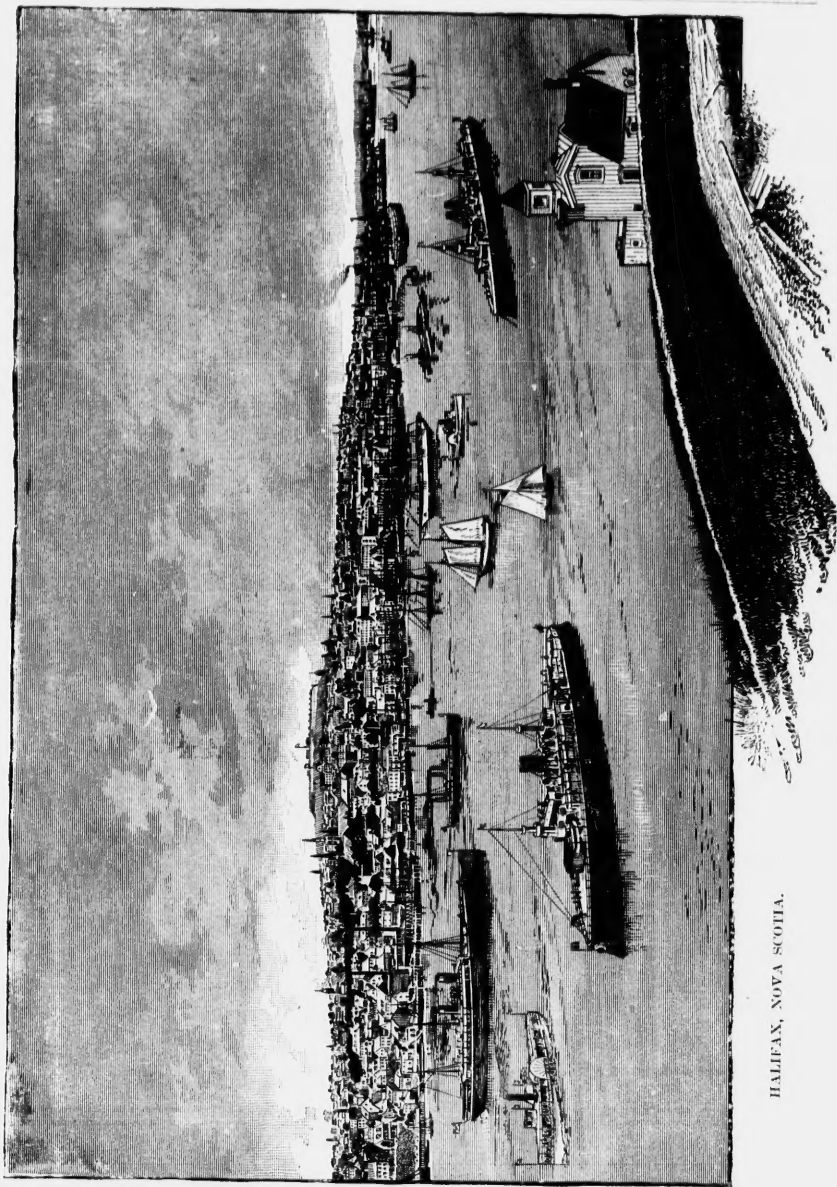
Le Chemin de fer Canadien Pacifique.



NE voie ferrée de l'Atlantique au Pacifique, entièrement sur sol Britannique, tel fut longtemps le rêve caressé par quelques personnes au Canada ! Ce rêve de quelques-uns devint, avec le temps, un espoir pour beaucoup ; et lors de la confédération des Provinces Britanniques de l'Amérique du Nord, en 1867, sa réalisation fut reconnue d'utilité politique. C'est alors que le nouveau gouvernement de la " Dominion " du Canada entreprit la construction du chemin de fer Canadien Pacifique, un travail dont les vastes proportions auraient bien pu faire hésiter le plus riche Empire d'Europe avant de l'entreprendre.

Une grande partie du pays que cette ligne devait traverser était inexplorée. Vers l'Est aux environs du Lac Supérieur et jusqu'à la rivière Rouge, se trouvait une vaste région couverte de rocs, où la nature dans sa jeunesse avait subi de grandes commotions et où des lacs profonds, des rivières énormes venaient s'opposer en tous sens aux progrès de l'ingénieur. Au delà de la rivière Rouge, sur des milliers de lieues s'étendait une grande plaine, connue seulement de l'Indien sauvage et des chasseurs de fourrures ; puis les montagnes se succédant par chaînes rapprochées et toutes inexplorées. Au travers de ces obstacles naturels sur un parcours de mille lieues, il fallut d'abord faire un relevé de la ligne. Ce tracé demanda beaucoup de temps et d'argent ; on s'impatienta commençant à critiquer et à douter. Les opinions se divisèrent et amenèrent des discussions de politique intérieure ; ce ne fut qu'en 1875 que la construction commença sérieusement.—Aussi bonne que soit une administration officielle, elle se prête mal à l'exécution d'une pareille entreprise et dans le cas présent, elle fut souvent arrêtée ou retardée par les jalousies politiques et les luttes des partis. Les gouvernements se succédèrent, de nouveaux retards se produisirent, lorsqu'enfin, en 1880, on se décida d'un commun accord à remettre l'entreprise à une compagnie privée.

Les explorations et levés de plans nécessités pour la construction du chemin de fer avaient fait connaître le caractère du pays qu'il devait traverser. On découvrit dans ces régions inculées à l'est au nord et à l'ouest du Lac Supérieur, des forêts de sapins et d'autres essences, des dépôts minéraux de grande valeur, et aussi des millions d'hectares de terrain arable. La vaste région de prairies, entre Winnipeg et les montagnes rocheuses se trouva



HALIFAX, NOVA SCOTIA.

être d'une richesse merveilleuse en ressources agricoles. Sur le flanc des montagnes on trouva d'importants gisements de charbon, et l'on s'aperçut qu'au delà, la Colombie Anglaise possédait presque tous les éléments de commerce et de richesse. Des milliers de gens s'étaient déjà établis dans les prairies du Nord Ouest, et leur succès en amenait bientôt des milliers d'autres. On oublia bientôt les discussions politiques pour ne songer qu'aux avantages de la construction du chemin de fer au point de vue commercial, et il fut alors facile de trouver un groupe de capitalistes, disposés à dégager le gouvernement et prêts à exécuter le travail comme entreprise commerciale. La Compagnie du chemin de fer Canadian Pacifique, fut formée au début de 1881 et prit immédiatement l'engagement envers le gouvernement de terminer la ligne dans l'espace de dix ans.

Le réseau du Canada oriental, s'avançait déjà assez loin du côté de la vallée d'Ottawa, attiré surtout par le trafic de plus en plus important des forêts de sapins, et ce fut d'un point de raccordement sur ce réseau que la ligne du Canadien Pacifique, devait gagner la côte pacifique, par un parcours de huit cent cinquante lieues. Le gouvernement avait déjà construit une section de cent quarante lieues, du Lac Supérieur à Winnipeg, et une autre de soixante quinze lieues entre Burrard Inlet, sur la côte pacifique, se dirigeant vers l'est sur le Lac Kamloops, dans la Colombie Anglaise. La compagnie entreprit alors la construction des six cent trente cinq lieues restant, et pour cela elle devait recevoir du gouvernement nombre de privilèges importants et d'exemptions, plus vingt cinq millions de dollars et dix millions d'hectares de terrains agricoles. Les deux sections de la ligne en construction devaient être terminées par le gouvernement, et données à la compagnie en plus de ses subsides en argent et terrains, et de l'embranchement de 29 lieues déjà en exploitation, entre Winnipeg vers le sud et la frontière des Etats-Unis ; le réseau entier, une fois terminé, devenait la propriété de la compagnie.

La compagnie se mit à l'œuvre avec vigueur, et pendant que ses ingénieurs exploraient la section la plus difficile et la moins connue depuis la rivière Ottawa jusqu'au Lac Supérieur et autour et jalonnaient la ligne pour les terrassiers, elle commençait le travail à Winnipeg, le poussait vers l'ouest, à travers les prairies, et avant la fin de la première année terminait soixante lieues de la ligne.

Pendant la deuxième année les rails avancèrent de cent cinquante lieues. La fin de la troisième année les trouva au sommet des Montagnes rocheuses, et la quatrième dans les monts Selkirks à environ trois cent soixante lieues de Winnipeg.

Pendant que ces progrès rapides se faisaient dans la direction de l'Ouest, de Winnipeg, les rails avançant en moyenne de plus d'une lieue par jour, pendant des mois interrompus, quelquefois de deux lieues par jour, des armées d'hommes, munis des appareils les plus modernes et de milliers de tonnes de dynamite, ouvraient un passage dans les durs rochers Laurentiens et Huroniens, et étendaient la ligne au travers des forêts, vers le Nord et l'Est du Lac Supérieur, et cela avec une telle énergie qu'au commencement de 1885 le Canada oriental était uni au Nord Ouest par une voie ferrée continue.

Pendant ce temps la section du gouvernement qui partait de la côte du Pacifique se dirigeant vers l'est, atteignait le Lac Kamloops, et là la Compagnie prenait le travail sous sa direction et reliait la ligne à celle venant vers l'ouest qui traversait les montagnes rocheuses et Selkirks.

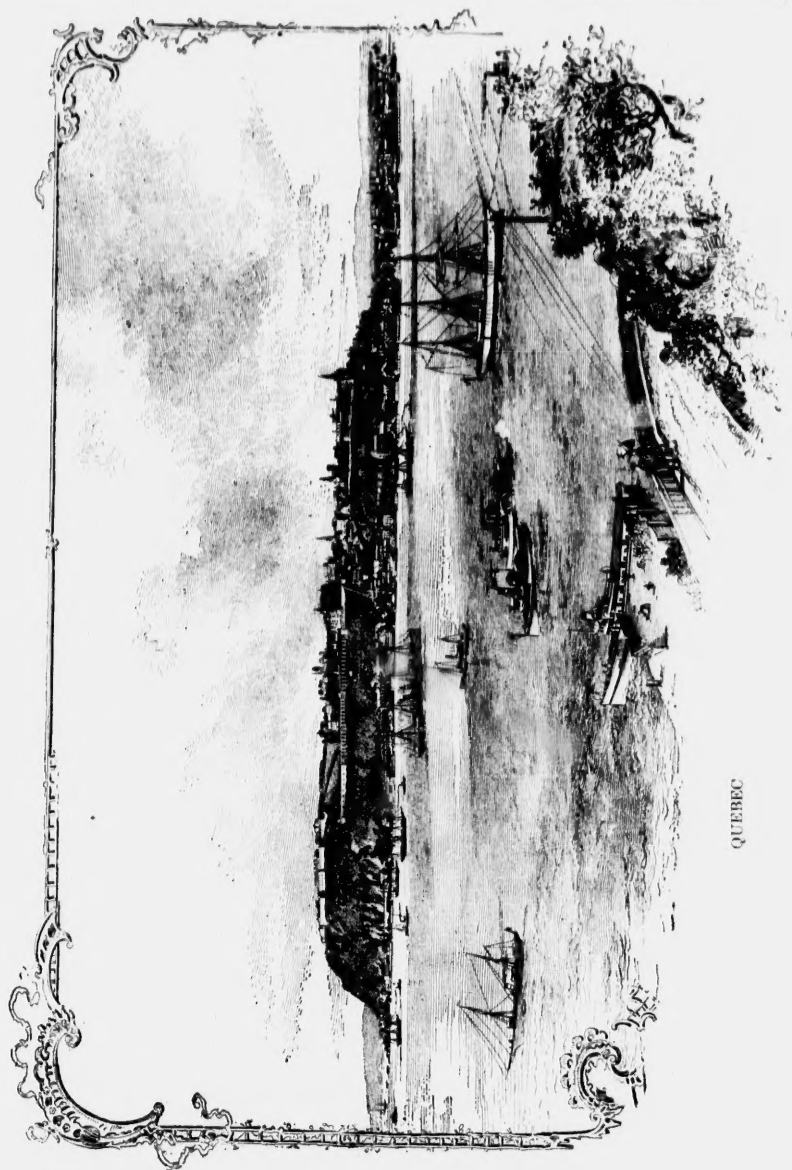
Les deux équipes travaillant en face l'une de l'autre, se rencontrèrent à Craigellachie, dans la passe de l'Aigle, dans la chaîne des montagnes Colombiennes ou de l'or, et là, par un matin pluvieux, le 7 Novembre 1885, le dernier rail fut posé sur la ligne centrale du chemin de fer Canadien Pacifique.

La Compagnie n'avait pas seulement déployé son énergie dans l'accomplissement de son contrat avec le gouvernement. Elle fit beaucoup plus afin que la ligne remplît le but proposé au point de vue commercial, ou s'assura des communications indépendantes avec les bords de l'Atlantique, par l'achat de lignes se dirigeant vers l'Est, vers Montréal et Québec; ou se procura des embranchements vers les centres commerciaux du Canada oriental en achetant et en construisant des lignes, pour recueillir et distribuer les transports de la grande ligne; d'autres chemins furent construits vers le Nord Ouest pour le développement des grandes prairies.



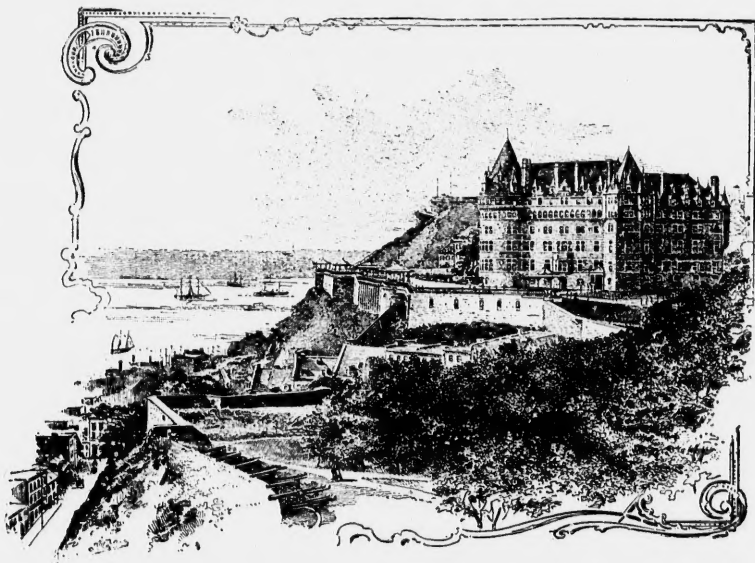
ST. JOHN, NEW BRUNSWICK.

A la fin de 1885 la Compagnie se trouvait en possession, après à peine 5 ans d'existence, de 1040 lieues de voie ferrée, comprenant la plus grande ligne de chemins de fer du monde, s'étendant de Québec et Montréal à travers le continent jusqu'à l'Océan Pacifique, une distance de 1015 lieues; et à l'été de 1886 tout ce vaste réseau était en pleine exploitation. Des villages, des villes et même de grandes cités s'élevaient avec la même rapidité que la construction des voies; les forêts disparaissaient, le sol des prairies était défriché, des mines s'ouvraient, et avant même que le dernier rail fut posé, les sections terminées servaient déjà à d'importants et fructueux transports. L'effet de ce jeune géant du Nord sur le commerce du monde, se faisait déjà sentir avant même que son existence fut connue; et sans se contenter du commerce des côtes dorées du Pacifique de Californie à Alaska, il étendait bientôt ses bras au delà de ce grand océan, pour s'emparer des thés et des soies de la Chine et du Japon et les échanger contre les tissus de l'Europe et de l'Amérique du Nord.



QUEBEC

Les années suivantes furent marquées par un développement énorme du trafic, par l'addition de plusieurs lignes au réseau de la Compagnie, et par l'établissement d'un service de magnifiques bateaux à vapeur vers le Japon et la Chine. On étendit une voie à l'Est de Montréal, traversant la province du Maine pour rejoindre le réseau des provinces maritimes du Canada, reliant ainsi les ports de Halifax et de St. John ; on en compléta une autre partant de Sudbury, situé sur la grande ligne, allant à Sault Ste Marie, à la sortie du Lac Supérieur où un grand pont d'acier relie la voie à celle des deux importantes lignes Américaines qui vont vers l'ouest—l'une passant par St. Paul et Minneapolis et delà traversant le Dakota, l'autre passant par les nombreuses mines de fer des districts de la Marquette et du Gogebie, allant à Duluth à l'extrémité occidentale du Lac Supérieur.



CHATEAU FRONTENAC, TERRACE DUFFERIN, QUEBEC.

Une autre encore, la dernière construite, prolonge le réseau de la Compagnie vers l'ouest de Toronto jusqu'à Détroit, se reliant là aux lignes de Chicago, St. Louis, et de la grande vallée du Mississippi. Dès lors, les lignes de la Compagnie, comprennent 2000 lieues de voie ferrée et s'étendent vers l'ouest comme les doigts d'une main gigantesque, et la question ; " Cela rapportera-t-il ? " a sa réponse dans le produit de l'année écoulée, qui s'élève à vingt millions de dollars, laissant un profit de plus de 8 millions et demi de dollars.

La ceinture de fer du Canada a donné une impulsion magnétique à ses champs, ses mines et ses manufactures, et la modeste colonie d'hier est aujourd'hui une nation énergique, ayant de grands projets, de grandes espérances et de hautes aspirations.



NE pourrai-je pas vous tenter, cher lecteur, de quitter l'Angleterre pour quelques courtes semaines et de voyager avec moi à travers ce vaste pays, dont les beautés et les gloires sont maintenant à notre portée ?

Vous n'aurez ni souffrances à endurer, ni difficultés à surmonter, ni dangers d'aucune sorte. Vous verrez d'énormes rivières, de vastes forêts, des plaines sans bornes, des montagnes majestueuses et d'innombrables merveilles ; et vous verrez tout cela entouré non seulement de confort mais de luxe. Si vous êtes un touriste blasé, las des scènes du Vieux Monde, vous y trouverez tout frais et nouveau. Si vous êtes un sportsman, vous y rencontrerez maintes occasions d'une variété sans fin, et personne ne vous contestera le droit de chasser ou de pêcher à votre aise. Si vous êtes un grimpeur de montagnes, vous trouverez des rochers et des pics escarpés, dignes d'une ascension ; et si vous avez habité les Indes et que vous ne trouviez plus de charme dans la chasse aux tigres, l'ours grison des Montagnes Rocheuses vous fera trouver un nouvel attrait à la vie.

Nous avons le choix entre un steamer Canadien et un Américain. Le premier nous conduira, en été, directement par la noble rivière St. Laurent à la vieille, et pittoresque cité de Québec, le Gibraltar de l'Amérique, et la plus intéressante de toutes les villes du Nouveau Monde. Ses constructions originales, se pressant le long de l'eau, perchées sur le côté de la montagne, ses murs massifs et crénelés s'élevant par rangées jusqu'à la fameuse citadelle, qui couronne le haut de la montagne, et domine ainsi le magnifique paysage à plusieurs lieues à la ronde, vous indiquent de suite une ville et un peuple qui ont une histoire. Tout ce qui entoure cette ancienne forteresse, aux Français d'abord et aux Anglais plus tard, chaque hauteur, chaque colline fut la scène de batailles terribles. Ici s'est déroulée la dernière lutte des Français pour leur Empire d'Amérique, dans cette mémorable bataille dans laquelle périrent Wolfe et Montcalm ! Mais la paix a prévalu depuis bien des années, les fortifications ont fait place aux entrepôts, aux usines, aux hôtels, aux universités et les nouveaux docks aux constructions massives indiquent que Québec veut entrer dans la lutte avec Montréal, pour la suprématie commerciale du Canada et le nouvel hôtel, le château Frontenac, qui occupe sur la terrasse Dufferin le plus beau site du monde, est le dernier grand pas dans cette direction.

Là nous trouvons le chemin de fer Canadien Pacifique et l'un de ses trains nous emmènera dans quelques heures le long du rivage nord du St. Lawrence, au travers d'un pays bien cultivé et d'une suite de villes et villages français, jusqu'à Montréal, la capitale commerciale des Etats du Canada,

En hiver le steamer Canadien nous débarquera à la vieille cité de Halifax, avec son magnifique port son imposante citadelle garnie de troupes anglaises, ses immenses fabriques de coton et ses raffineries de sucre, ses beaux parcs et ses charmants panoramas. Là aussi nous trouverons une ligne du Canadien Pacifique qui nous transportera à Montréal

par l'ouest, en passant par les petites collines vertes de la Nouvelle Ecosse jusqu'à Moncton, puis contournant la Baie de Fundy jusqu'à St. John, la ville principale de New Brunswick, une belle et industrielle cité et la plus importante des Provinces Maritimes. Port de mer qui fait un grand commerce intérieur autant que sur l'océan ; puis suivant la belle vallée de la rivière St. John pendant une heure, la quittant pour traverser l'Etat du Maine où le décor est aussi sauvage et varié que pourrait le désirer tout admirateur de la nature ; de là traversant la frontière nous rentrons au Canada, où les villes et les villages réapparaissent, augmentant en grandeur à mesure que nous avançons, jusqu'à ce que nous rencontrions de grandes cités, les forêts et les scieries faisant place à des champs en belle culture ; à travers Lennoxville, Sherbrooke, Magog, Farnham et St. Johns sur le Richelieu ; à travers la large vallée du St. Lawrence, semée de monts isolés s'élevant ça et là et enfin traversant la rivière St. Lawrence sur le fameux pont du

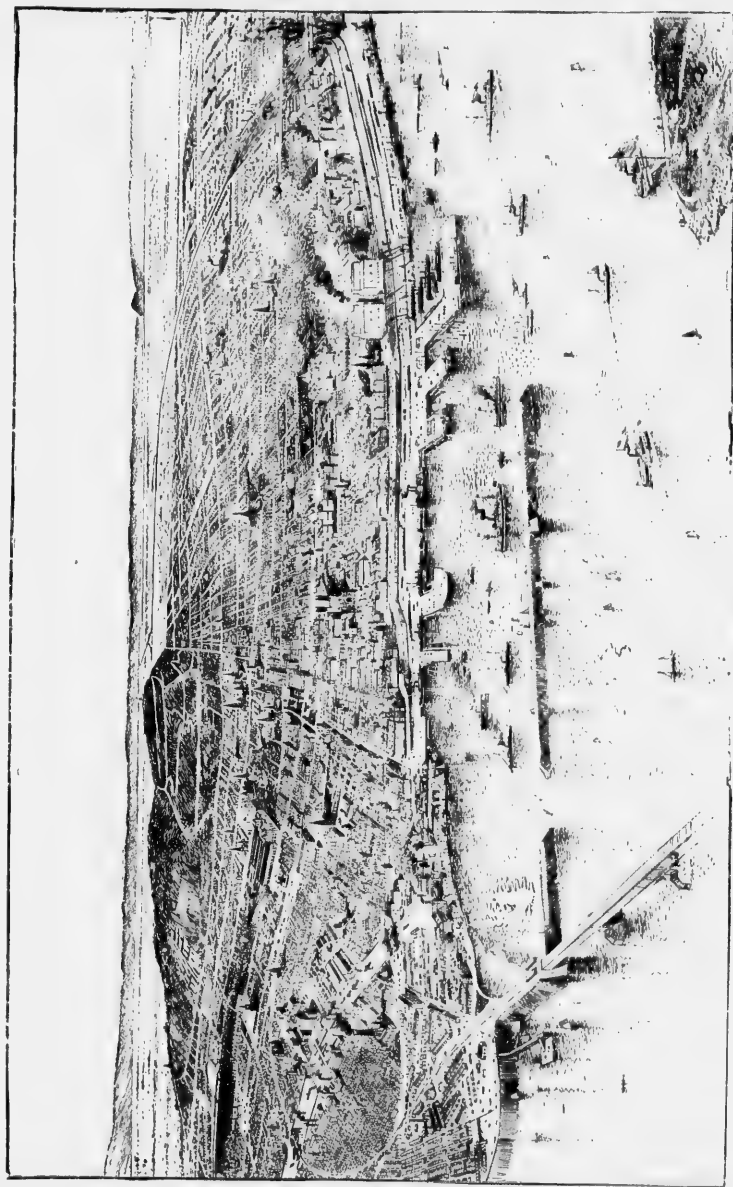


HÔTEL ET GARE DE LA PLACE VIGER (CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE).

Chemin de fer Canadien Pacifique à hauteur des Rapides Lachine, nous apercevrons bientôt les clochers et les cheminées de Montréal et quelques minutes après, roulant sur un viaduc aux arches en maçonnerie, d'où la cité s'étend à nos pieds nous entrerons dans la magnifique gare terminus de la Compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique.

Eussions-nous pris un steamer Américain, nous aurions été amenés par le Nord de New York en chemin de fer, le long des rives de la fameuse rivière Hudson jusqu'à Troy ou Albany et de là par un côté ou l'autre du Lac Champlain jusqu'à Montréal—à un jour ou une nuit de New York.

C'est ici, à Montréal, que, un siècle avant la conquête du Canada par l'Angleterre, les Français trafiquaient avec les Indiens, et, c'est d'ici que leurs hardis soldats, prêtres, commerçants et voyageurs partaient explorer l'immensité sauvage pour y construire des forts, y établir des missions et des comptoirs et fonder des colonies sur toutes les rivières et les lacs.



MONTREAL.

C'est d'ici que, longtemps après l'occupation anglaise les Indiens échangeaient nos produits contre les fourrures et les pelleteries, et par ce commerce Montréal devint riche et importante.

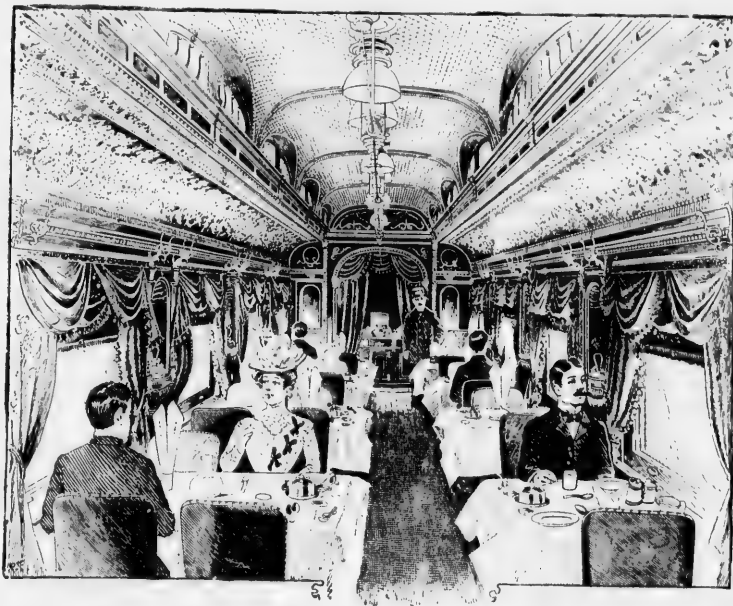
Mais bientôt un changement survint. L'apparition de la navigation à vapeur dans les eaux de l'intérieur accéléra la colonisation de la contrée fertile de l'Ouest; des villes et des cités s'élevèrent autour des anciens avant-postes des missionnaires et des chasseurs de fourrures; les Indiens reculèrent et disparurent et les produits agricoles remplacèrent les fourrures dans le commerce de Montréal. Puis vinrent les chemins de fer, pénétrant dans l'intérieur par toutes les directions, apportant encore de plus grands changements, et donnant une impulsion merveilleuse à la région occidentale, et Montréal grandit vite. Maintenant elle s'étend depuis le large St. Laurent jusqu'aux collines du Mont Royal, dominant une région très peuplée, semée de gais et charmants villages,—une grande et belle cité, moitié française, moitié anglaise, moitié ancienne, moitié moderne; des églises en quantité, d'imposants monuments publics, de magnifiques hôtels, et de riches villas décorées avec goût; une longue suite d'entrepôts massifs, d'immenses constructions pour les graines, et des fabriques aux innombrables fenêtres; des docks s'étendant à perte de vue, remplis de bateaux de toutes sortes, depuis la plus petite barque de rivière jusqu'au plus grand vaisseau de l'océan.

DE quelque chemin que nous venions, Montréal doit être considérée comme le point central de notre voyage trans-continental, car c'est la principale gare terminus orientale du chemin de fer Canadien Pacifique, et c'est le terminus non seulement de la ligne principale, mais aussi de nombreuses autres lignes construites et achetées par la Compagnie pour concentrer ou distribuer son trafic. Nous avons le choix de deux routes pour partir d'ici sur un parcours de 300 lieues. Nous pouvons aller à travers les fermes et les vergers de l'Ontario jusqu'à Toronto, la seconde cité du Canada comme importance, bien plus récente que Montréal, mais grandissant de même tous les jours dans l'extension de son commerce et de ses industries, et espérant bientôt surpasser sa vieille rivale,—une cité moderne et magnifiquement bâtie, où la solidité et le goût de l'Est ancien se combinent à la gaieté et à l'ardente activité de l'Ouest moderne. Ici, comme à Montréal, aboutissent plusieurs lignes de chemins de fer et de tous côtés, l'on peut voir l'évidence d'un commerce étendu et d'une grande prospérité. D'ici nous pouvons en quelques heures aller voir le Niagara, et ensuite, reprenant notre voyage vers l'ouest, sur une des lignes du Canadien Pacifique, en 4 heures nous serons transportés à Owen Sound, sur la baie d'Égrie, d'où l'un des jolis steamers d'acier de la compagnie nous portera, en moins de deux jours, d'un rivage à l'autre du lac Huron, et, par le détroit de

Sault Ste Marie, d'où nous serons élevés par une énorme écluse, jusqu'au niveau du Lac Supérieur, et ensuite à travers cette immensité d'eau douce jusqu'à Fort William, sur la baie Thunder, ou commence la section occidentale du chemin de fer Canadien Pacifique.

Mais vous êtes impatient et voulez voir les montagnes, permettez-moi alors de choisir la route, cher lecteur, nous quitterons Montréal par la grande ligne et pour ne rien manquer, nous reviendrons par les grands lacs, visiterons alors Toronto et les chutes du Niagara.

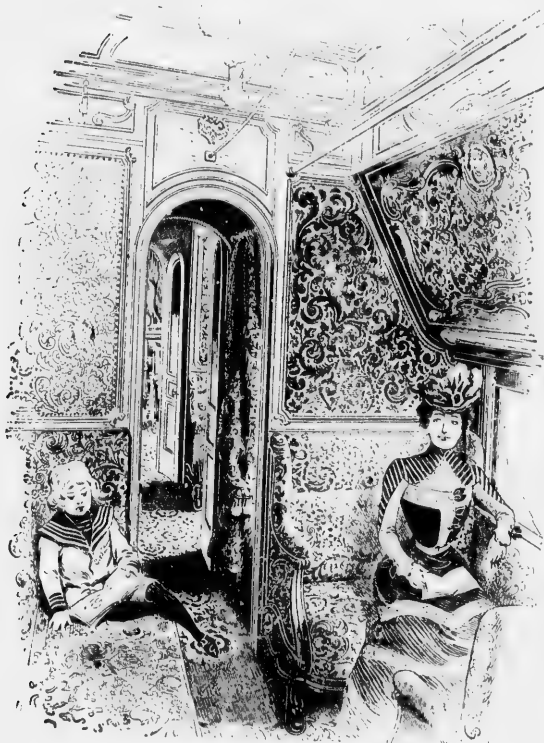
Bien que la locomotive siffle déjà, et semble impatiente d'attendre le signal du départ, nous avons cependant encore quelques minutes à perdre, et si cela vous est agréable, nous les passerons à examiner le train qui nous emportera vers le Pacifique. Suivant la



INTÉRIEUR DU DINING CAR " CH DE FER CANADIEN PACIFIQUE.

locomotive, nous trouvons un long wagon des Postes dans lequel de nombreux employés sont occupés à trier des lettres et à ranger des sacs de courriers, en suite un wagon pour les petits paquets, un autre rempli de bagages. Viennent après deux ou trois voitures pour les colons, gaies et confortables, dont les sièges peuvent se transformer le soir en couchettes, pourvues de toutes sortes de combinaisons en vue du bien être des émigrants à la bonne figure hardie, qui sont déjà installés à leur place pour le long voyage qui les déposera dans les prairies du Nord Ouest ou les vallées de la Colombie anglaise. Suivent deux ou trois, jolies voitures pour les voyageurs n'allant qu'à de petites distances, et enfin

les "sleeping cars" dans l'un desquels nous passerons quelques jours et quelques nuits. Les voitures que vous avez l'habitude de voir, sont petites et en proportion des conditions du vieux monde, mais celles-ci qui composent notre train sont proportionnées aux dimensions du pays. Notre wagon lit, ne ressemble guère aux Pulmans que vous voyez en Angleterre, il est beaucoup plus grand et plus luxueux. Ses coussins souples et riches, ses rideaux de soie, ses tapis épais, ses belles décorations aux sculptures délicates, ses nombreuses et ingénieuses inventions pour le confort et la convenance du voyageur (jusqu'à la salle de bain si chère au voyageur anglais), tout nous y promet un délicieux voyage.

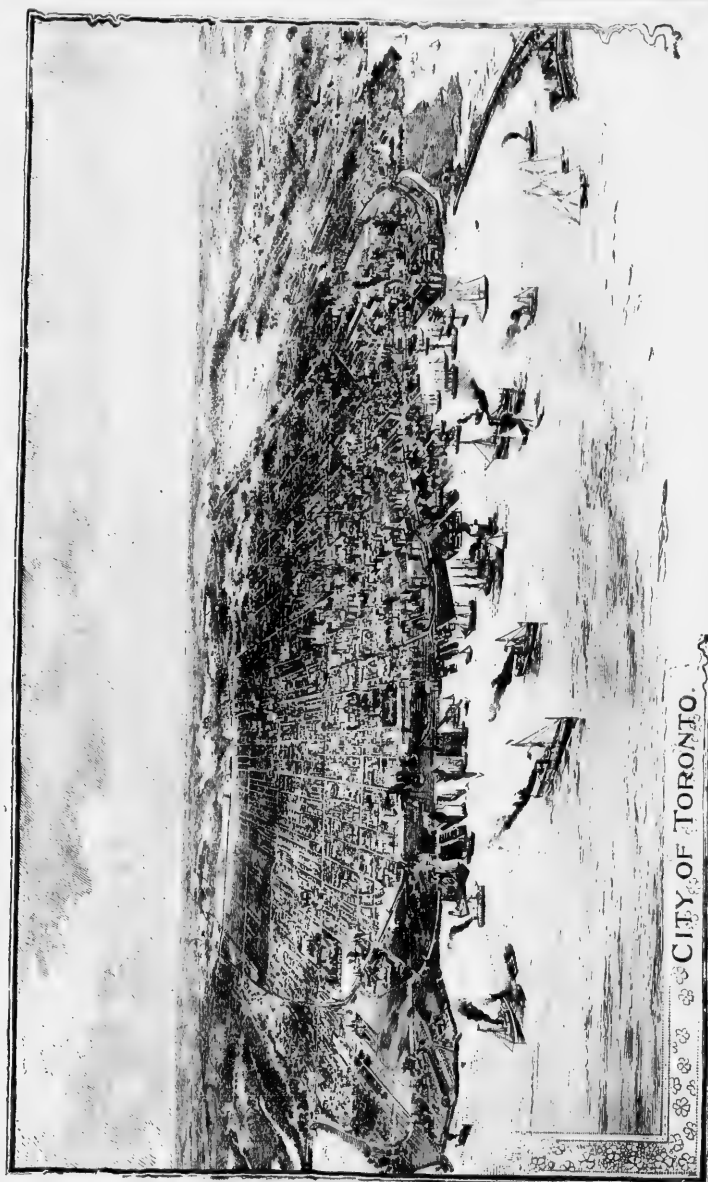


SALON DE WAGON-LIT 1^{re} CLASSE.

Nous sortons de la gare de Montréal, passons de longs abris à marchandises, d'immenses entrepôts et des élévateurs à grains, nous courrons le long d'une terrasse au-dessus des quais, passons les ateliers du chemin de fer, le grand dépôt à bétail, et laissons la cité derrière nous.

Nous sommes encore pendant quelque temps parmi les anciennes colonies françaises, faciles à reconnaître par leurs jolis cottages et leurs longues et étroites fermes bien cultivées. Il y a partout un air de prospérité et de confort. D'un côté, nous avons les collines et les montagnes dans le lointain, d'un autre la rivière Ottawa, large et belle. Les villages se succèdent, et bientôt nous approchons d'Ottawa, la capitale des Etats. Là haut, sur un coteau à pic, dominant la rivière, ce sont les édifices du Gouvernement,

et le Parlement des Etats, avec leur tours gothiques et leurs nombreux clochetons formant un magnifique groupe. Au loin, à gauche, Rideau Hall, la résidence du Gouverneur Général et s'étendant par delà les hauteurs se trouve la cité. Dans les larges plaines au-dessous, s'étendent sur des hectares, peut-être des lieues de long de grandes piles de bois carrées, et



CITY OF TORONTO.

le nuage qui s'élève au delà vient des chutes de la Chaudière, où tout le volume d'eau de la rivière Ottawa tombe en cascade fournissant une force motrice à une multitude de scieries et de fabriques.

Je ne m'étonne pas que vous ayez été si absorbé par les contours immenses de la rivière Ottawa, depuis notre départ, que vous ayez tout à fait oublié que c'était l'heure du lunch.

Ce garçon au tablier blanc, à la jaquette blanche va vous apporter des sandwiches, du café, du vin et quoi encore ?

Nous quittons la région française maintenant ; les fermes deviennent plus grandes et les modestes cottages cèdent place aux vastes fermes, beaucoup d'entre elles construites de pierre et de briques, toutes ayant un air aisé. Les villes sont plus importantes, les fabriques plus nombreuses, beaucoup plus de bruit et de mouvement. Sur les bords de la rivière les scieries sont nombreuses, entourées d'immenses piles de bois. Les arbres abattus descendent de la forêt au fil de l'eau de la rivière Ottawa et de ses affluents, et le produit est expédié en Europe, aux États-Unis et partout.

Graduellement les villes diminuent de grandeur, les fermes deviennent plus espacées, la vallée se contracte et s'approfondit, nous sommes dans le nouveau pays.

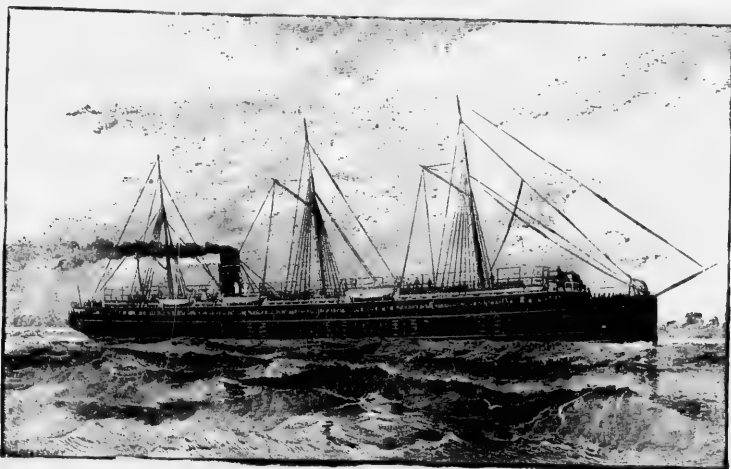
Nous nous éloignons de la rivière Ottawa, et nous dirigeons sur le Lac Supérieur. Nous sommes surpris de voir l'activité prospère des villages qui ont surgi ça et là, le nombre de hardis colons ouvrant la forêt et se construisant une patrie à eux. Toutes les 3 ou 4 heures, nous traversons les stations divisionnaires où nous voyons des ateliers, des dépôts de machines et toute une suite de cottages propres. A ces endroits nous changeons de machine et continuons notre route. C'est un long voyage d'Ottawa au Lac Supérieur, mais heureusement les collines rocheuses couvertes de sapins se mêlent aux lacs gracieux, aux forêts ténébreuses, aux ruisseaux brillants et aux cascades pour augmenter notre intérêt. Nous sommes tous sur le qui vive pour voir un ours, un chevreuil, et nous en oublions l'heure. Notre seul regret est de ne pouvoir nous arrêter seulement une heure pour jeter une mouche dans une de ces nombreuses nappes d'eau qui nous attirent. Un wagon restaurant est attaché à notre train, une merveille de confort et de commodité, et c'est pour nous un plaisir nouveau et délicieux de prendre nos repas à notre aise, luxueusement servis, pendant que nous filons au milieu de sites intéressants.

A Sudbury, une ville toute neuve élevée dans la forêt, nous trouvons un embranchement de la ligne conduisant aux passages de Sault Ste Marie, où elle se relie à deux lignes Américaines s'étendant jusqu'à Duluth, St. Paul, Minneapolis et au delà, apportant de ce côté-ci de grandes quantités de grains et de farines, destinées aux ports de l'Atlantique ; ici, à Sudbury, nous voyons de longues rangées de voitures chargées des produits des mines et des hauts fourneaux voisins, car à plusieurs lieues à la ronde se trouvent des gisements de cuivre et de nickel représentant des millions de tonnes, largement travaillés ainsi que l'indiquent les nombreuses colonnes de fumée qui s'élèvent au dessus des forêts.

Nous continuons notre voyage à travers les collines sans fin, les prairies, les forêts et les lacs, et, ce matin, le deuxième jour depuis notre départ de Montréal, nous apercevons le Lac Supérieur au loin à notre gauche et bientôt nous courrons sur ses bords escarpés. A notre droite s'élèvent des montagnes boisées et de tous côtés nombre de rochers.

Pendant plusieurs heures nous avons vue sur le lac, en ce moment calme et plat, semé çà et là de bateaux ou rayé par la fumée noire d'un steamer. Par moments, nous nous en éloignons d'un kilomètre ou deux, passons au-dessus sur les hauteurs, puis nous en rapprochant, courrons le long des falaises, aussi près du bord qu'il a été possible à l'ingénieur de le faire. Pendant des heures, nous glissons au travers de tunnels et de profondes tranchées dans le roc, sur d'immenses remblais, ponts et viaducs, partout très impressionnés par les difficultés extraordinaires qu'ont eu à vaincre les ingénieurs qui construisirent la ligne.

Nous traversons la rivière Nepigon, fameuse par ses truites de cinq livres, suivons les rives de la baie de Thunder, et stoppons à la gare de Port Arthur, à mille lieues de Montréal. Cette gare et Fort William, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, un peu plus loin dans la baie, constituent le Terminus du Lac sur la section occidentale du chemin de fer.



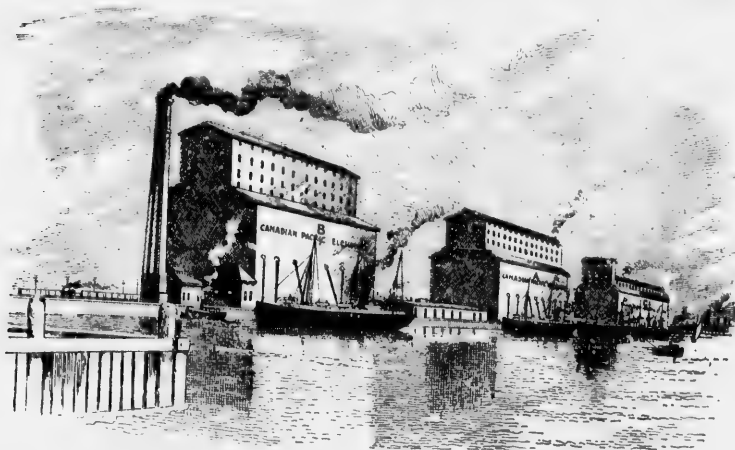
STEAMER DE LA COMPAGNIE SUR LES LACS HURON ET SUPERIEUR.

Sur tout le parcours jusqu'ici, nous avons rencontré de nombreux trains chargés de grains et de farines, de bétail et de marchandises, mais ce n'est que maintenant que nous pouvons nous faire une idée exacte de l'importance du trafic du Nord Ouest. Partout ici nous en voyons les preuves. De longues jetées et quais couverts de marchandises, de grandes piles de bois, du charbon, et, dominant le tout les machines élévatoires pour grains. A Fort William, trois de ces machines gigantesques contiennent chacune de douze à quinze cents boisseaux de graines. A quelque distance de là sont de riches mines d'argent reliées par une voie, ainsi que des gisements de fer plus loin.

Le décor ici est plus varié et plus beau que tout ce que nous avons vu jusqu'à présent. Les eaux vert-émeraude de la baie de Thunder sont enfermées, d'un côté, dans des falaises basaltiques à pic, d'une couleur noire et pourpre, et de l'autre, par des collines s'élevant en

rouleaux. Voici la rivière Kaministiquia, large, profonde et calme, qui sort d'une sombre forêt et joint les eaux du Lac Supérieur, ne portant aucun signe révélant la chute sauvage qu'elle fait quelques lieues avant d'une hauteur qui surpasse celle des chutes du Niagara lui-même.

Notre train est allongé afin de pourvoir au transport des voyageurs venus par steamer et qui nous rejoignent ici et pour ceux qui, en nombre important, sont venus pêcher et chasser dans le voisinage et qui désirent comme nous voir les grandes montagnes de l'Ouest. Nous quittons le lac et de nouveau allons vers l'ouest ; nous traversons maintenant pendant une nuit et une partie de la journée un étrange pays. Les rivières semblent toutes pressées et nous ne voyons que rapides furieux et cataractes écumantes. Les lacs profonds et entourés de rochers grandissent à mesure que nous avançons vers l'Ouest. Des incendies se sont répandus dans les bois, et, par endroits, les troncs noircis et



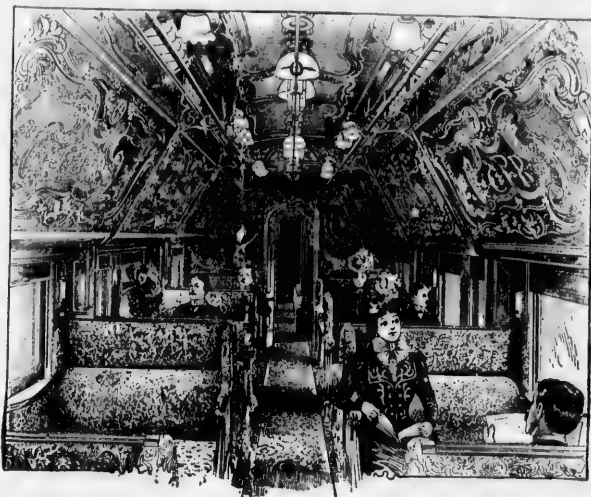
ÉLÉVATEURS DE GRAINS DE LA COMPAGNIE AU FORT WILLIAM.

les arbres morts avec leurs branches nues et tendues vers le ciel ressemblent à des fantômes qui passent devant nous dans le clair de lune. Ce fût au travers de cette région sauvage, sur une distance de plus de 500 Kilomètres, que le général anglais Wolseley conduisit avec succès en 1870 son armée, pour réprimer une révolte des métis sur la rivière rouge et l'on peut encore voir du train ses bateaux abandonnés.

Aussi rude et aussi sauvage qu'elle soit, cette région est pleine de richesses naturelles. Les minéraux de valeur et les métaux précieux y abondent et c'est d'ici surtout qu'est tiré le bois employé dans les prairies voisines. En plein milieu de ce désert, à la sortie du Lac des Bois, nous nous trouvons soudain en face de nombreuses scieries en pleine activité ; et s'élevant au-dessus de tout cela, un immense moulin à farine, en granit, et autour, un grand nombre de machines élévatoires et de magasins. A mesure que nous approchons des prairies, apparaissent les grandes scieries, entourées de tas de madriers, prêts à être expédiés : les stations deviennent plus encombrées de chargements pour l'ouest, de bois pour tous usages.

Les forêts emploient beaucoup de monde et des villages s'élèvent çà et là. Aussi bizarre que cela paraisse, les colons ouvrent le pays et établissent des fermes ; mais ce sont des Canadiens de l'Est, nés dans les bois et qui méprisent les fermes toutes prêtes des prairies.

Nous sortons subitement des bois et entrons dans la vallée large et plate de la rivière Rouge ; et bientôt, nous traversons cette rivière sur un grand pont de fer, apercevons de curieux bateaux à vapeur et nous arrivons dans la cité magique de Winnipeg. Vous ne regretterez pas un arrêt d'un jour ici. Malgré tout ce que vous avez pu en entendre dire, vous ne pouvez croire que vous allez voir ce comptoir d'hier sur la frontière, transformé aujourd'hui en une cité de trente mille habitants, avec des kilomètres d'imposantes constructions, hôtels, magasins, banques et théâtres, avec des églises magnifiques, des écoles, des collèges, des villas gracieuses et même splendides, d'immenses moulins, de nombreuses fabriques faisant un commerce très étendu et avec toutes les preuves de richesse, de confort et de civilisation que l'on trouve dans les villes d'un siècle d'existence.



WAGON-LIT DE LA COMPAGNIE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE.

Tandis que vous trouverez à Winnipeg la clef de ce que vous verrez plus loin, vous devez chercher plus loin la clef de tout ce que vous verrez à Winnipeg. Située à l'endroit où les forêts finissent, et où les prairies commencent, centre d'immenses communications fluviales vers le nord, le sud et l'ouest, et de voies ferrées rayonnant dans toutes les directions, comme les rayons d'une roue, Winnipeg est devenue, ce qu'elle sera toujours, le foyer commercial du Nord Ouest Canadien. Considérez ces longues rangées de magasins remplis de marchandises, ces vingt mille kilomètres et plus de voie ferrée couverts de wagons, et vous commencerez à juger de la grandeur du pays que vous allez visiter. C'est d'ici qu'est envoyé tout ce dont les populations de l'Ouest ont besoin, et ici qu'arrivent les produits de leurs champs ; du Nord on y apporte des fourrures de toutes variétés et en grandes quantités.

ET maintenant en route pour la dernière étape de notre voyage. Le magnifique "sleeping car" qui nous amena de Montréal, a continué sa route vers l'ouest pendant que nous visitons Winnipeg, mais un autre nous attend, ne différant du premier que par son nom. Et nous examinons le train, nous ne reconnaissons que bien peu de nos compagnons de voyage d'hier. Presque tout le monde s'arrête à Winnipeg pour plus ou moins longtemps, quelques uns pour s'y établir, d'autres pour rendre visite aux bureaux des terrains du Gouvernement ou de la Compagnie du chemin de fer, d'autres pour acheter des matériaux ou des provisions pour leur nouveau "home" dans la prairie, d'autres simplement pour voir la ville comme nous l'avons fait.

Nous trouvons parmi les passagers des types de toutes les classes de la société, gentlemen voyageant pour leur plaisir, sportemen, marchands et voyageurs de commerce, jeunes gens de grande famille à la recherche d'une fortune dans la culture ou les bois,



LA CITÉ DE BRANDON, MANITOBA.

Japonais à l'air malin, et Chinois avec leur tresse dans le dos, solides émigrants allemands, écossais et suédois, à la recherche d'un terrain, les poches pleines de plans et de prospectus, des mineurs d'or et d'argent pour les montagnes, des mineurs de charbon pour la région Saskatchewan, et des hommes de tous les métiers. On ne voit pas un seul visage triste ; les figures sont gaies et pleines d'espérance, et le beau ciel clair et ensoleillé vient encore ajouter à la gaieté du paysage.

Les montagnes rocheuses sont encore à plus de trois cents lieues. Il y a à peine quelques années c'eût été un voyage de six semaines, les circonstances s'y prêtant, et l'on considérerait que c'était un voyage rapide, quand les charriots à bœufs du bon vieux temps emportant les marchandises et les provisions aux comptoirs éloignés, atteignaient les montagnes en trois mois ; mais nos étapes se compteront par heures au lieu de jours.

En quittant Winnipeg, nous tombons de suite sur une large plaine, aussi verte et bien nivelée qu'un tapis de billard, paraissant s'étendre à perte de vue au nord et à l'ouest, et encadrée au sud par une rangée d'arbres, marquant la direction de la rivière Assiniboine. Ce n'est pas encore la prairie, mais une large ouverture des rivières Rouge et Assiniboine qui se rejoignent à Winnipeg. A gauche, et contournant la rivière, se trouve une ligne continue de fermes bien cultivées dont les habitations confortables percent à travers le feuillage. A droite s'étendent de vastes pâturages, où paissent de nombreux troupeaux à demi cachés dans l'herbe. La voie se déroule devant nous sans la moindre courbe et aussi loin que l'œil peut atteindre ; le mouvement du train se fait à peine sentir. A mesure que nous avançons vers l'ouest, le terrain s'élève insensiblement, la campagne se bigarre de champs de céréales et se couvre çà et là, jusqu'au loin dans la distance, de fermes et de meules de blé.

A quinze lieues de Winnipeg, nous arrivons à Portage-la-Prairie, une autre cité grande en un jour, le centre d'une région de cultures bien développée et prospérant, ses grandes machines élévatoires et ses moulins à farine, ses rues mouvementées et ses solides maisons en disent long. De là une nouvelle ligne de 70 lieues se dirige vers le nord-ouest, rendant ainsi les terrains plus accessibles (au cas où ils deviendraient nécessaires), transportant le bétail et les grains et destinée d'ici peu au transport du sel et du pétrole. Nous traversons une série de petites collines de sable, indiquant les bords d'un ancien lac et gagnons une magnifique région ondulée, fertile et bien colonisée, comme le prouvent les petites villes et les machines élévatoires à grains.

A quarante lieues de Winnipeg, nous traversons la rivière Assiniboine et atteignons Brandon, la plus grande ville du Nord-Ouest après Winnipeg, une grande cité en effet, bien que datant de quelques années seulement, avec de belles constructions, des rues bien tracées et un nombre plus grand que jamais de machines élévatoires et moulins ; de là encore des lignes vont dans toutes les directions, une vers le nord ouest, une autre vers le sud ouest, aux mines de charbon de la Souris.

En quittant Brandon nous avons atteint le premier des steppes des grandes prairies, qui s'élèvent l'une après l'autre à de longs intervalles, jusqu'aux montagnes Rocheuses ; nous sommes alors sur la vraie prairie, non pas cette plaine monotone et sans intérêt que votre imagination vous suggère, mais un immense océan ondulant de fleurs et d'herbes, tantôt s'élevant en petites collines, puis s'abaissant bientôt en larges bassins de lacs étincelants ; brisées çà et là de vallées et de rangées d'arbres irrégulières suivant les contours de l'eau. L'horizon seul encadre cette vue ; et aussi loin que l'on peut voir, la prairie est semée de fermes nouvellement bâties, de grands carrés noirs fraîchement labourés et de troupeaux. L'herbe courte, d'un vert tendre, semée de fleurs brillantes, couvre la terre comme d'un tapis aux couleurs variées, changeant avec les fleurs, qui lui donnent la teinte dominante, selon la saison.

Le sol brun de la vallée que nous avons quittée ce matin a fait place à un sol plus clair, recouvrant une argile poreuse, moins engageante pour l'agriculteur inexpérimenté mais néanmoins d'une grande valeur, puisque c'est ici qu'on obtient le blé fameux entre tous, connu sous le nom de "blé dur du Manitoba," — des avoines aussi, du seigle, de l'orge, du



MEDICINE HAT ALBERTA.

chanvre, d'énormes pommes de terres et presque tout ce qui peut croître dans un climat tempéré. Tout ici y fleurit sans irrigation du sol. L'agriculteur européen oublie bientôt l'emploi des engrais ; ses enfants, peut-être, devront les employer, mais lui peut s'en passer,

Nous passons stations après stations, se ressemblant toutes, plus ou moins grandes d'après l'importance du village qu'elles desservent, dont quelques-uns sont très importants. La construction de ces stations est uniforme et consiste en une gare de voyageurs et marchandises, un immense réservoir rond, des cottages pour les hommes de la section, en machines élévatoires à grains qui reviennent toujours, et dont les vastes proportions disent encore la même histoire. A chaque instant nous apercevons des couvées de poulets de prairie sortant de l'herbe, effrayés au passage du train. Autour des étangs, des canards de toutes sortes, se mêlent aux oies sauvages et aux grues et quelquefois même à de grands pélicans blancs. Les chasseurs sont descendus aux différentes stations. Ceux qui restent, vont plus loin dans l'ouest, chasser le gros gibier—l'antilope ou le caribou, l'ours, le mouton ou la chèvre des montagnes.

A cent lieues de Winnipeg, nous traversons la fameuse ferme Bell, qui contient 35 lieues carrées de terre.

C'est une véritable fabrique à blé ; le travail s'y fait avec une organisation toute militaire, des brigades labourent, des divisions récoltent. Figurez-vous un champ où les sillons ordinaires ont une lieue et demie de long, et un pays où une chose pareille soit possible ! On y voit des cottages en pierre, bien propres, d'amples granges sur tous les points, et près de la station, au quartier général, un véritable village, comprenant une église, un hôtel, un moulin et naturellement une machine élévatoire, car, en ce pays, ces machines apparaissent toujours partout où se trouve du blé.

Nous atteignons bientôt Regina, la capitale de la province d'Assiniboia, située au centre d'une plaine très fertile et qui semble sans bornes. Les constructions y ressemblent davantage à des constructions de frontière que celles des villes que nous avons traversées jusqu'ici ; mais c'est une ville très mouvementée, un centre commercial important, une des cités de l'avenir. Une ligne part vers le nord traversant la rivière du "South Saskatchewan" à Saskatoon et continue jusqu'à Prince Albert sur le "North Saskatchewan." En quittant la station, en allant vers l'ouest, nous apercevons, la résidence du Gouverneur à droite, et un peu plus loin, le quartier général de la police montée du Nord Ouest, un corps dont le Canada est fier et à juste titre. Ce corps est composé de jeunes gens choisis, bien exercés, et commandés avec la discipline la plus stricte. Leur administration ferme et raisonnable gagna le respect et l'obéissance des Indiens bien avant l'arrivée des chemins de fer dont l'introduction ne donna lieu à aucune de ces violences qui ont tristement marqué l'ouverture de certains districts en Amérique, et cela, grâce à la renommée de ces bons gardiens de la prairie. A Pasqua, à sept lieues de Regina, la grande ligne est rejointe par celle venant de St. Paul et de Minneapolis, une ligne qui appartient à la Compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique, ligne qui terminée sous peu sera le plus court chemin entre la vallée du Mississippi et la côte du Pacifique.

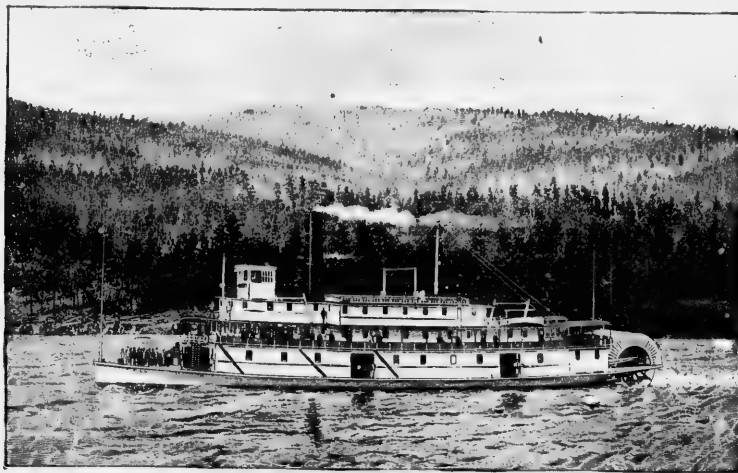
Nous quittons Moosejaw, et commençons l'ascension d'un autre steppe de la prairie. Nous avons presque atteint l'extrémité de la région colonisée d'une façon continue, et au delà, jusqu'aux montagnes, nous ne trouverons plus guère que ça et là quelques groupes de fermes, et toutes les deux ou trois heures, les douze établissements d'une compagnie anglaise qui cultive le blé et élève le bétail sur une grande échelle ; chaque établissement contient plus de quarante mille hectares. La campagne, tout en gardant son caractère de prairie, devient plus accidentée, et de nombreuses dépressions de terrain produisent des lacs et des étangs. Nous ne verrons plus d'arbres maintenant pendant près de 30 lieues, ce qui donne au paysage un air aride et désolé ; mais il est loin d'être dénudé ainsi que le prouvent quelques fermes et jardins pleins de merveilleux légumes et de belles céréales. Un mouvement se produit parmi les voyageurs, on se précipite aux fenêtres. Une Antilope ! Nous en rencontrerons assez souvent maintenant. A Chaplin, nous approchons de l'un des lacs des " Old Wives," qui sont de grandes nappes d'eau fermées et par conséquent alcalines.

Nous entrons dans un vrai paradis pour les chasseurs. Les lacs deviennent plus nombreux. Quelques-uns sont salés, d'autres alcalins, mais pour la plupart clairs et frais. C'est par myriades que les oies sauvages, les grues, les canards, de toutes espèces, les bécassines, les pluviers et les poules d'eau se trouvent ici. La surface des lacs et des étangs est noire de poules d'eau, de longues rangées blanches de pélicans s'ébattent sur les bords, et nous entendons les cris de bien des oiseaux étranges, desquels je ne saurais vous dire les noms. Les poulets de prairie abondent sur les hauteurs, et les antilopes sur les collines.

La contrée est marquée des traces des buffles, qui s'y sont vautrés ; mais, c'est au nord ouest qu'il faut aller maintenant pour trouver le buffle, où il est connu sous le nom de buffle des bois. Nous roulons pendant des heures, sans changement notable dans l'aspect du paysage. Les oies et les canards ont cessé de nous intéresser et même la vue d'un coyote ne nous attire plus ; la belle antilope cependant nous charme toujours et tandis qu'à notre approche, elle s'enfuit en bondissant, nous suivons des yeux la touffe blanche de sa queue, jusqu'à ce qu'elle disparaisse au loin.

Nous avons passé la région accidentée qu'on appelle le Coteau et nous apercevons au loin, dans le sud-ouest, les collines du Cyprès indiquées par une ligne bleu foncé, et à mesure que nous en approchons, nous les regardons grandir pour nous distraire. La ligne contourne leur base sur plusieurs lieues, en suivant ce qui nous semble être une vaste vallée, où elle traverse de nombreux petits ruisseaux limpides qui descendent des collines du nord jusqu'au Saskatchewan. A Maple Creek, une petite ville aux larges préaux pour l'embarquement du bétail, nous apercevons les habits rouges de la police montée qui surveille près de là un camp d'Indiens. Quelques-uns d'entre eux, de toutes les classes, sont sur le quai, échangeant des pipes et des breloques contre du tabac et de l'argent, ils forment un groupe pittoresque, mais sale. En quittant la station, nous apercevons leur camp à un kilomètre, des tentes, hautes et coniques en peaux ou en tissus bien fumés ; des Indiens vêtus de couvertures aux couleurs brillantes ; des centaines de poneys broutant l'herbe haute, une rangée d'arbres gracieux au fond, paraissant encore plus beaux par leur rareté ; le tout formant, avec les collines sombres du Cyprès qui s'élèvent dans le lointain, un tableau frappant et nouveau.

De Dunmore Junction, 655 milles à l'Ouest de Winnipeg se détache l'embranchement du Crow's Nest Pass (Passage du Nid du Corbeau) du Chemin de Fer Canadien Pacifique, au sud du réseau transcontinental principal qui est la voie la plus directe pour les mines d'or de Kootenay. Cette ligne de construction récente touche aux mines de charbon de Lethbridge, à la ville florissante de Macleod, traverse le vaste pays sud d'Alberta, le foyer du Cow-boy et du Cattle King. Au delà de Macleod les Rocheuses se dessinent abruptement à l'horizon, tandis que le pays intermédiaire est un panorama de prairies onduleuses où paissent d'innombrables troupeaux. En se rapprochant des montagnes les prairies sont semées de nombreux ruisseaux et rivières d'eau cristalline glacée se déversant dans le fleuve Saskatchewan, où abondent des truites d'espèces diverses ; on y trouve aussi des poules d'eau, le poulet des prairies et quantité de gibier, tandis que le chasseur plus ambitieux trouvera plus haut l'ours noir, l'élan, le mouton et la chèvre des montagnes. Le chemin de fer entre les Rocheuses



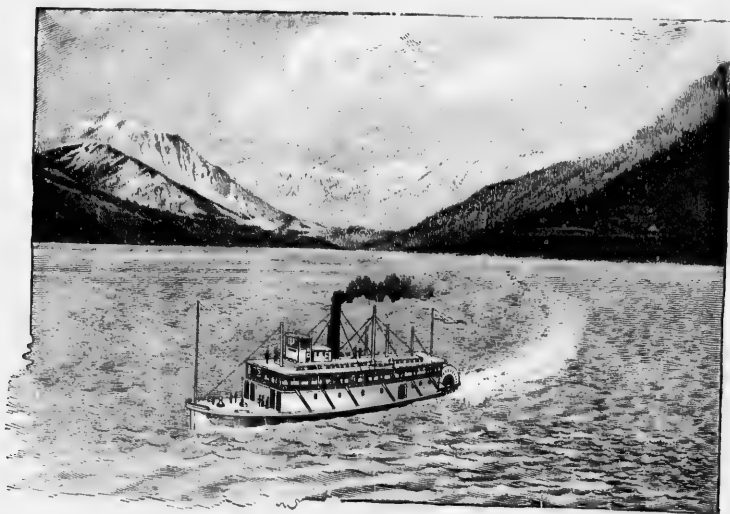
STEAMER DE LA COMPAGNIE SUR LE LAC ARROW.

par une gorge étroite gardée de chaque côté par des pics élevés dont la base touche la voie ferrée puis contournant le Lac du Crow's Nest traverse le sommet des Rocheuses à une élévation de 4427 pieds puis pénètre la région de East Kootenay qui est en voie de développement rapide. L'or et l'argent et d'autres métaux moins précieux se trouvent ici en abondance et aussi dit-on les trouillères, non encore exploitées, les plus considérables du monde.

A Fernie, une ville datant d'hier, on aperçoit à chaque pas les évidences de la prospérité naissante, les fourneaux à coke se multiplient rapidement pour fournir le combustible aux fondeurs de West Kootenay. Nous passons Cranbrook et d'autres villes datant de l'arrivée du chemin de fer et à Moyelle sur le beau lac Moyie nous nous trouvons en plein dans les opérations minières. La contrée que nous traversons est riche non seulement en minéraux et forêts, mais en plus ses larges vallées offrent des chances exceptionnelles aux fermiers arrivants.

Bien que les montagnes n'ont pas la majesté qui caractérise la ligne principale du Canadien Pacifique au Nord, elles ont un charme particulier par leur formation de crevasses de pics blancs, de prairies verdoyantes et de pièces d'eau pittoresques. Le Terminus actuel de l'embranchement du Crow's Nest Pass est à Kootenay Landing à l'extrémité sud du Lac Kootenay, un peu au sud de l'endroit où la rivière Kootenay entre de nouveau dans le territoire Canadien après avoir fait un détour au travers de Montana et Idaho ; la Compagnie a construit des racordements permettant aux Wagons chargés d'être transférés sur des barques et remorqués à Nelson où ils sont retransférés sur la voie ferrée allant de là vers l'ouest et le Nord.

Par un des vapeurs si splendidement aménagés de la Compagnie qui sillonnent ces eaux magnifiques de l'intérieur de British Columbia nous sommes transportés à Nelson, une ville minière prospère d'un grand avenir située pittoresquement sur un bras du lac. D'ici nous



STEAMER DE LA COMPAGNIE SUR LE LAC SLOCAN.

pouvons descendre par Ch. de fer le grand canon de la rivière inférieure Kootenay jusqu'à Robson et ensuite à Trail le grand centre des fonderies, puis à Rossland entouré d'un groupe fameux de mines. De Robson nous pouvons à l'ouest entrer dans la nouvelle Boundary Country et visiter une douzaine de camps miniers prospères dus à la richesse minérale de la région.

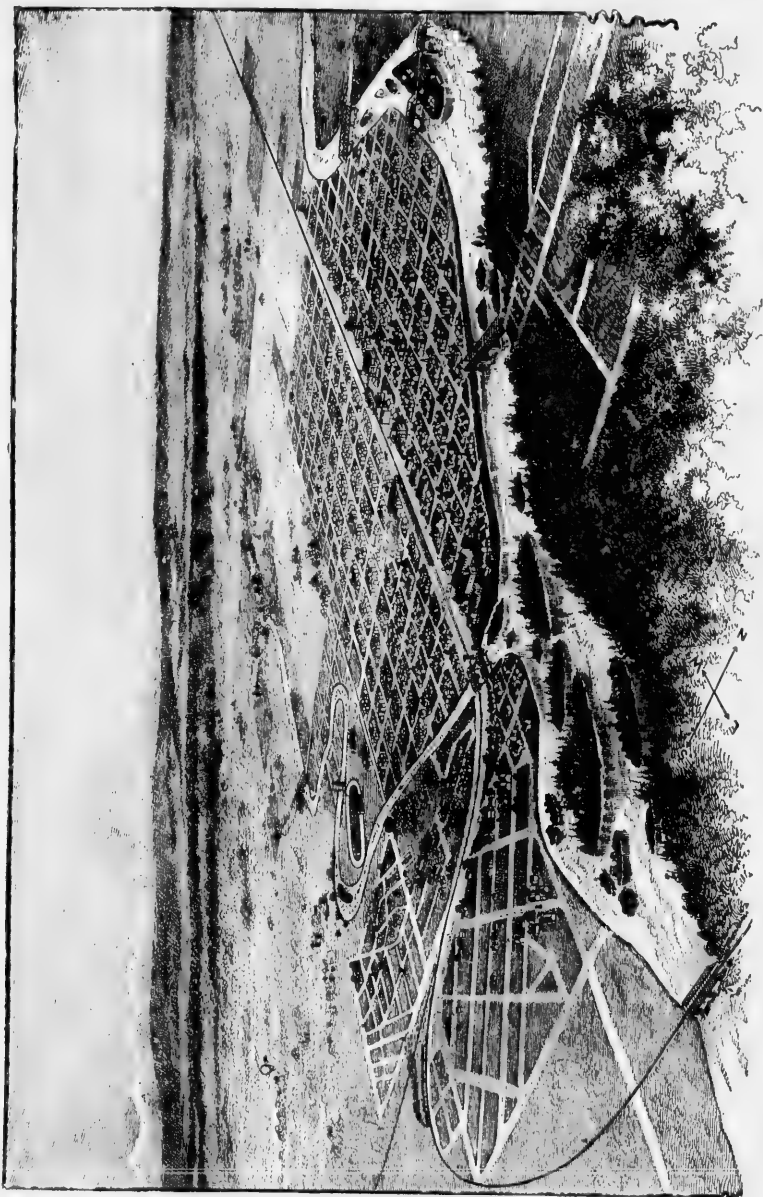
De Robson nous pouvons rejoindre la ligne principale du Canadien Pacifique en naviguant sur la rivière Columbia et la partie supérieure du Lac Arrow, nous arrétant si on le désire à Naskusp et delà prenant un autre embranchement jusqu'à Sandon au centre de la riche région de plomb-argentifère de Slocan qui peut être atteinte directement de Nelson

par le lac Slocan un des plus charmants lacs de montagne. Retournant à Naskusps notre itinéraire est plus au nord du Lac Arrow situé entre les Selkirks d'une part et la Gold range d'autre part, une région où existe une combinaison superbe de lacs et de montagnes. De Arrowhead, à l'embouchure de la Columbia, un court trajet en Ch. de fer nous conduira à la cote nouvellement créée de Revelstoke, d'où nous reprendrons notre voyage à l'Ouest.

Retournons à Dunmore voyageant sur la ligne principale du Canadien Pacifique traversant un pays d'un charme peut être sans rival au monde pour le touriste. Nous descendons dans la vallée du Sud Saskatchewan et arrivons bientôt à Medicine Hat, ville fort bien située et s'agrandissant rapidement à un millier de milles du Lac Supérieur. Le large et superbe fleuve Saskatchewan est navigable jusqu'à une grande distance plus haut et à 335 lieues plus bas. L'entreprise de l'Occident a été prompte à saisir les avantages offerts ici. Traversant le fleuve sur un long pont en fer nous remontons derechef la haute prairie, un riche paturage parsemé de petits lacs. Partout le gazon fleuri montre les sillons profonds du buffle et les creux où ces monstres velus aimaient à se vautrer. Ci et là dans la plaine dans toutes les directions on voit les crânes blanchis de ces nobles animaux dont la race est maintenant presque éteinte. On aperçoit des fermes près des petites stations dans cet extrême Ouest et les troupeaux de bestiaux paissant nous indiquent la contrée des ranches. Ici la nature semble avoir suppléé au manque de forêts par des réservoirs de gase naturel au dessous de la surface du sol, qui a été recueilli à quelques stations et utilisé comme moteur pour pomper l'eau, pour l'éclairage et le chauffage dans les maisons des stations et qui sera sous peu utilisé pour la réduction des minerais argentifères des montagnes à proximité.

A mesure que nous approchons de la station de Crowfoot, notre impatience augmente d'être les premiers à voir les Monts Rocheux, qui sont encore à plus de trente lieues d'ici, mais bientôt nous les apercevons, une ligne splendide de pics couverts de neige, s'élevant droite dans la plaine, couvrant l'horizon occidental en entier comme d'une barrière infranchissable. A mesure que nous avançons, de nouveaux pics se montrent, de sombres forêts s'offrent à notre vue, rejoignant la pointe neigeuse ; les glaciers et les mers de glace miroitent au soleil, et l'on aperçoit les passages au-dessus des collines, profondes ouvertures dans le flanc des montagnes. Nous sommes à présent dans la région des Pieds Noirs si redoutés autrefois, la plus belle tribu indienne et la plus guerrière, maintenant paisiblement établie sur un terrain qui lui est réservé non loin de là. Nous avons couru sur les bords ombragés de la rivière Bow, et après en avoir traversé les eaux limpides, nous nous trouvons sur un joli plateau entouré de coteaux, au centre duquel s'étend la nouvelle ville de Calgary, au pied des Monts Rocheux, à 700 lieues de Montréal et à 3416 pieds au-dessus du niveau de l'océan.

Devant nous, de chaque côté, s'élèvent des montagnes, de formes et d'aspect variés, suivant la lumière qu'elles reçoivent. Derrière nous s'ouvre l'immense prairie. Au nord le district boisé d'Edmonton et le "North Saskatchewan," peuplé d'ours, d'élans et de toutes sortes d'animaux à fourrures et de gibier à plumes ; c'est une région agricole des plus attrayantes. La région aride s'étend jusqu'aux frontières des Etats-Unis vers le sud, sur une distance de 50 lieues ; et ces deux districts ont été reliés au Nord, par une ligne récente, entre Calgary et Edmonton, au sud jusqu'à Macleod.



CALGARY. ALBERTA.

Vous serez les bienvenus si vous allez visiter les habitants de cette contrée, qui en vaut bien la peine. Vous les trouverez le long des coteaux, leurs nombreux troupeaux paissant au loin dans la prairie. Chevaux et bétail broutent à leur aise dans la campagne, été comme hiver. Les vents chauds du "Chinook" qui souffle des montagnes, chasse la neige en hiver, et permettent aux troupeaux de prendre leur nourriture naturellement salée. Au printemps et à l'automne, les hommes-forment un cercle, rabattent le bétail et le trient suivant la marque des différents propriétaires ; alors le "Cow boy" apparaît dans toute sa gloire. Le spectacle de ces splendides cavaliers, séparant les animaux du troupeau général, les attrapant au lazzo, pour qu'ils soient marqués au fer du propriétaire, ou bien, réunissant en troupeaux des chevaux nés en liberté et rétifs, vaut bien la peine du voyage. Les habitants, les plus beaux types des meilleures familles de l'est et de l'Angleterre, y vivent en princes. Cavaliers admirables, ayant d'abondants loisirs et maintes occasions de sport, leur attachement profond pour ce pays n'a rien de surprenant et il n'est pas étonnant non plus de voir arriver tous les jours des jeunes gens des meilleures classes de la société, heureux de prendre part à cette vie libre et joyeuse. Là, de limpides ruisseaux descendent de la base des montagnes vers la plaine, le charbon abonde le long des cours d'eau et le bois dans les collines inférieures. Le sol arable est riche et profond, le gibier est abondant, et le climat sans égal. Que peut on désirer de plus ?

Nous quittons Calgary, nous nous dirigeons encore vers l'ouest en suivant la vallée de la Bow, et, pendant une heure ou deux, les montagnes nous sont cachées par les terrasses des rivières qui augmentent graduellement et par les cirques gazonnés au pied des montagnes, où paissent d'innombrables chevaux, du bétail et des moutons. Tout à coup nous en approchons, elles sont à portée de la main. Sur plus de 200 lieues, jusqu'à ce que nous atteignions le Pacifique, elles seront constamment avec nous. Nous nous engageons dans un portail à moitié caché et nous nous trouvons dans une vallée entre deux grandes chaînes de montagnes. A chaque détour de la vallée, tantôt en forme de gorges escarpées, tantôt en larges parcs, un nouveau tableau s'offre à notre vue, que nous pouvons contempler dans toute son étendue du wagon d'observation attaché en queue de notre train. La rivière magnifique roule tantôt en grondant dans un étroit défilé, tantôt s'élargit en un lac placide et refléchit les forêts les coteaux et les sommets neigeux.

Des pics dentelés, de vastes pyramides de rochers superposés, sont surmontés par d'immenses masses ayant l'apparence de châteaux, aux côtés desquels des cascades de plusieurs milliers de pieds de hauteur. La clarté merveilleuse de l'air fait ressortir les plus petits détails de cette sculpture Titanesque. A travers les gorges, nous apercevons les glaciers et d'autres scènes étranges, et de temps en temps des chèvres sauvages et des moutons paissant sur les coteaux, au-dessus de nous, près des neiges. Ces montagnes deviendraient monotones par leur grandeur, leur solennité et leur solitude, si le paysage n'offrait de temps en temps à la vue le panorama d'une ville minière ou la tente d'un sportsman qui donnent un intérêt vivant à la scène.

Trois heures après avoir quitté Calgary, nous commençons à voir, dès Canmore, les mines de charbon, d'anhracite et de bitume, et bientôt après, nous arrivons à Banff, déjà fameuse par ses sources chaudes et sulfureuses qui possèdent des pouvoirs curatifs merveilleux lesquels attirent tous les jours des milliers de gens de tous les points. Le Gouvernement



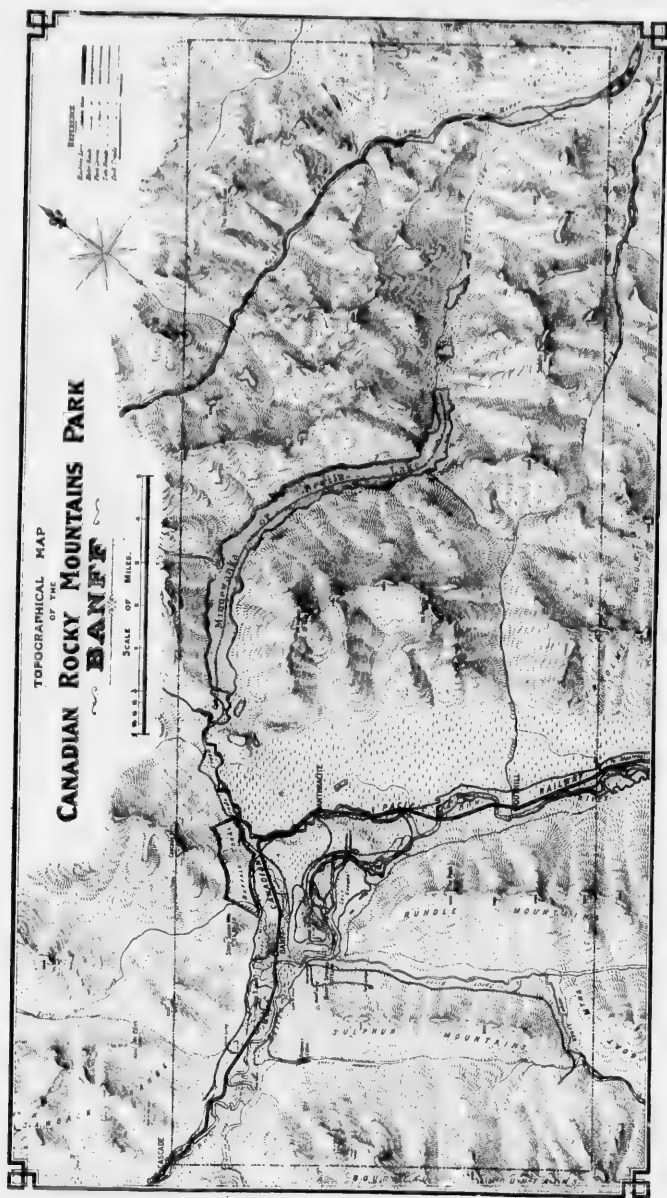
LES TROIS SEURS, MONTS ROCHEUX, PRÈS DE CANMORE

Canadien s'est réservé ce district sur plusieurs lieues à la ronde comme parc national et a déjà fait beaucoup pour ajouter à sa beauté naturelle, ou plutôt pour en rendre ses beautés accessibles ; car, dans ce pays si merveilleusement beau, la main de l'homme peut ajouter bien peu. Tout le monde s'arrête ici pour un jour ou deux au moins, pourquoi n'en ferions nous pas autant ! Nous trouverons des appartements luxueux dans de grands hôtels bien meublés, situés sur une colline dominant la belle vallée de la rivière Bow. Cette rivière descend de ses sources glacées à l'ouest, se jette au fond d'un précipice, au-dessous des balcons de l'hôtel et s'étendant au loin à travers la vallée boisée et profonde, disparaît dans les montagnes à l'est. Une demi-douzaine de chaînes de montagnes, couvertes de neiges, convergent ici, toutes différentes de forme et de couleurs, et les vallées qui les séparent, offrent à l'œil des tableaux incomparables dans toutes les directions. Des routes bien entretenues pour les voitures et pour les cavaliers conduisent aux différentes sources et serpentent en tous sens dans les montagnes.

Reprenant notre voyage, l'approche de champs de neige et de glace sur les flancs des montagnes, nous prévient bientôt que nous atteignons une grande hauteur.

A quinze lieues à l'ouest de Banff, est Laggan, la station des Lacs dans les Nuages, (Lakes in the Clouds). Nous ne devons pas manquer de visiter ces lacs d'une beauté particulière et situés l'un au-dessus de l'autre au milieu des montagnes, et d'un accès facile depuis la gare. Au bord du Lac Louise, que l'on atteint le premier, se trouve un chalet pittoresque où les touristes trouvent un gîte et de la nourriture. A deux heures de Banff, notre train s'arrête à une petite station et nous apprenons que c'est le sommet des Monts Rocheux, à plus de 1000 mètres au-dessus de la mer ; mais le sommet seulement au point de vue de l'ingénieur, car les montagnes lèvent encore leur tête blanche à plus de six cents pieds au-dessus de nous et s'étendent vers le nord-ouest et le sud-est, comme une grande épine dorsale ; c'est en effet "l'épine dorsale du continent."

Deux petits ruisseaux sortent ici de la même source. Les eaux de l'un descendent jusqu'au Saskatchewan et à la baie de l'Hudson et l'autre rejoint le torrent que la Colombie déverse dans l'océan Pacifique. Nous passons près de trois lacs bleus, profondément creusés dans les montagnes et suivons le ruisseau qui va vers l'ouest à travers un passage tortueux dans le roc où ses eaux écumeuses bondissent en tourbillons incessants. C'est la passe de la Wapta ou du "Cheval qui rue." A trois lieues au-dessous du sommet nous contourmons la base du Mont Stephen, une montagne merveilleuse qui monte d'un seul jet, du niveau de la voie jusqu'à une hauteur de plus de huit mille pieds, supportant sur une de ses épaules et presque au-dessus de nos têtes, un glacier dont la glace verte et miroitante, épaisse de cinq cents pieds, s'entasse lentement au-dessus d'un précipice d'une hauteur vertigineuse et s'y écrase en tombant au fond. Sur la face large de la montagne, nous distinguons les zig-zags d'une ligne de tramway qui descend d'une mine d'argent située quelque part près des nuages. Du train, comme nous montons sur le flanc de la montagne, nous apercevons en bas la vallée de la rivière, qui s'élargissant subitement, présente, au milieu des montagnes sombres et boisées de sapins, sa surface unie comme un miroir où se réfléchissent avec une fidélité surprenante, tous les pics et tous les précipices.

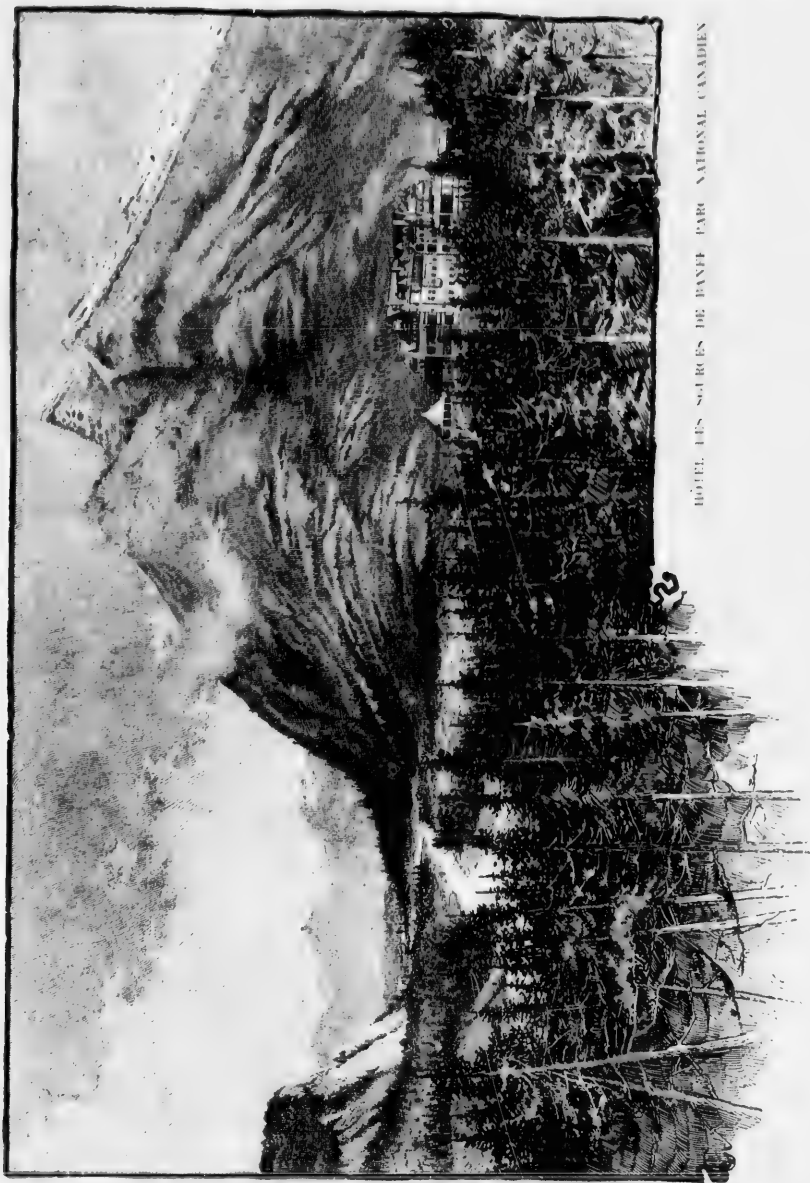


Nous suivons toujours la rivière, et tantôt traversant de profonds ravins, tantôt pénétrant sur des rochers en saillie en forme d'éperons, tantôt glissant tranquillement au milieu d'énormes surfaces vertes ayant l'apparence d'un parc, avec de beaux arbres, de gracieux petits lacs et des ruisseaux babillards, ça et là une scierie, une carrière d'ardoises ou quelque autre industrie, nous entrons bientôt dans une gorge imposante, dont les murs sombres, hauts de quelques milliers de pieds, semblent suspendus au-dessus du rapide bouillonnant qui serpente et rugit à leur base, et c'est pendant des heures que nous suivons cette gorge, privés de la lumière du jour.

A deux cents pieds au-dessous du sommet, c'est-à-dire après deux heures, la gorge s'élargit subitement et nous voyons devant nous, s'élevant vers le ciel, une nouvelle rangée de pics neigeux dont les formes et les couleurs sont différentes. Une large et profonde vallée couverte de forêts s'ouvre au milieu d'eux contenant une rivière grande et rapide, la Colombie. Les nouvelles montagnes qui nous font face, sont les monts Selkirks et nous avons maintenant passé les régions rocheuses. De la vallée de la Colombie que nous parcourons, nous avons une vue admirable des montagnes. Au nord et au sud, aussi loin que l'œil peut s'étendre, nous avons les monts Rocheux d'un côté et les Selkirks de l'autre, d'aspect tout à fait différent, mais tous d'un effet grand et indescriptible. Ils s'élèvent du niveau de la rivière en une suite de marches boisées et bientôt se dénudant s'élancent vers les régions neigeuses et glaciales. Ici, c'est la nouvelle ville de Golden, avec ses fonderies, ses steamers de rivière, et ses innombrables coins charmants. Le chemin de fer se détourne de la Colombie pour longer pendant 6 lieues jusqu'à Donald, un des bancs de la rivière à travers des arbres gigantesques ; un grand nombre de voyageurs descendent ici.

Ce sont pour la plupart des mineurs ou des explorateurs allant aux mines d'argent dans le voisinage ou à celles d'or un peu plus bas sur la rivière ; ce sont d'ambitieux sportsmen, à la recherche de la chèvre de montagne ou du caribou, ou du mouton à grandes cornes. Ils ne manqueront pas de rencontrer l'ours noir ou grisâtre.

Après avoir traversé la Colombie, et l'avoir suivie dans une profonde crevasse, à travers les tunnels et les rocs, nous entrons bientôt dans la vallée du Beaver et commençons l'ascension des Monts Selkirks, dont nous escaladons les flancs sur plus de six lieues, à travers des forêts d'arbres énormes, jusqu'à ce que, près du sommet, nous nous trouvions au milieu d'un groupe merveilleux de pics aux formes et aux couleurs fantastiques. Au sommet suprême, à 1500 pieds au-dessus des plus hautes marées, se trouve une surface plane, large et entourée de montagnes géantes toutes couvertes de glaciers. Etrange à voir, sous ce ciel d'été, la bataille de la glace et du roc, bataille qui commença il y a des siècles et qui se continuera pendant des siècles à venir ! Au Nord, et si près de nous, qu'il nous semble entendre les craquements de la glace, est un grand glacier dont nous apercevons les fissures vertes et claires. Au sud, un autre encore plus vaste, auprès duquel le plus grand des Alpes est insignifiant. De plus petits glaciers se rencontrent sur tous les coteaux et toutes les marches des montagnes, d'où d'innombrables cascades scintillantes d'eau glacée, descendent par sauts.



HOTEL LES SOURCES DE JASPÉ PAR NATIONAL CANADIEN



LA LOISE

Nous descendons vers l'ouest et atteignons en quelques minutes la Maison du Glacier, un hôtel délicieux, situé presqu'en face du grand glacier, au pied du plus grand de tous les pics, le "Sir Donald," qui est une pyramide aigue de rocs nus qui s'élancent à près de 8000 pieds au-dessus de nous. Dans la vallée sombre, nous apercevons au fond, la rivière Illiciwæt que forment les glaciers, et qui miroite à travers la cime des arbres ; plus loin, et partout, les montagnes, qui s'élèvent majestueuses et immenses, incomparablement belles. Pour atteindre la profonde vallée, les ingénieurs ont déroulé la ligne en une série de courbes et d'anneaux sur le flanc des montagnes, et, à mesure que nous descendons, cette scène merveilleuse se montre sous tous ses aspects.

Nous sommes enfouis pendant des heures encore, dans des gorges escarpées, profondes et sombres, traversons à nouveau la Colombie qui a fait un grand détour autour des Monts Selkirks pendant que nous les traversons en droite ligne. Ici la rivière est plus large et plus profonde, et la navigation possible sur près de sept cents lieues vers le sud.

Sur la rive orientale se trouve Revelstoke, le point d'approvisionnement des districts miniers autour de la rivière, et les hauts fourneaux qui fondent les minerais d'argent apportés par le chemin de fer et les bateaux à vapeur.

Nous nous arrêterons ici quelques jours pour visiter le pays de la Kootenay qui en vaut bien la peine. Un steamer confortable, nous conduira en descendant la rivière Colombie à travers les beaux lacs de l'Arrow, entre les Selkirks d'un côté et les Monts d'Or de l'autre, jusqu'à l'ouverture du passage Kootenay, puis à travers ce grand passage par où s'élance la puissante rivière Kootenay pour se joindre à la Colombie ; de là une nouvelle ligne de chemin de fer nous portera jusqu'au grand lac Kootenay où nous pourrions encore prendre un steamer et visiter les nombreuses mines d'or, d'argent et de cuivre, ou admirer la plus superbe combinaison de lacs et de montagnes qui existe au monde.

Mais si nous continuons notre voyage vers le Pacifique, nous rencontrons tout de suite les Monts d'Or, encore de grandes montagnes couvertes de neiges, mais ouvertes et n'offrant aucune barrière au chemin de fer. Le passage profond et étroit à travers ces montagnes, nous conduit sur près de vingt lieues, entre deux lignes parallèles de rochers presque à pic, coupés de temps à autres par de profonds lacs noirs ; sur tout le parcours, le fond de la vallée est planté d'arbres de toutes variétés et de dimensions étonnantes, surpassant même ceux de la Colombie. Un rayon de lumière nous indique tout à coup que nous sortons du passage et nous apercevons devant nous les lacs Shuswap, dont les eaux limpides sont bordées et coupées en tout sens par des montagnes abruptes.

D'ici encore nous pouvons, quittant le train, visiter le lac Okanagan, à deux heures de distance par chemin de fer, un lac bordé de montagnes et de plusieurs kilomètres d'étendue vers le sud. Si nous continuons notre chemin, après avoir passé de nombreux lacs pendant une heure ou deux, nous atteignons la vallée de la rivière "South Thompson," une large vallée presque sans arbres déjà exploitée d'un bout à l'autre pour l'agriculture et l'élevage du bétail, et pour la première fois apparaissent les ruisseaux d'irrigation. Partout paissent des moutons et du bétail, et les montagnes semblent ici nous contempler d'un air moins sauvage.



MONT STEPHEN STATION DE LA PRAIRIE MONTS ROUTIER N

Puis vient Kamloops, la principale ville de l'intérieur de la Colombie anglaise ; un peu plus loin, nous suivons pendant une heure le lac Kamloops, puis, passant d'un tunnel sous un autre, nous quittons la vallée, regagnons les montagnes qui redeviennent sauvages et pendant des heures nous roulons sur leur flanc apercevant une rivière dont les eaux quelque fois près de nous se perdent bientôt dans la profondeur. Nous franchissons la gorge profonde et sombre de la rivière Fraser, sur un pont d'acier que l'on croirait construit dans les airs, passons sous un tunnel, et entrons dans le fameux passage du Fraser.

De grande la vue devient ici terrible. A travers cette gorge si profonde et si étroite que les rayons du soleil peuvent à peine y pénétrer, les eaux noires et féroces de cette grande rivière se frayent un passage. Nous sommes au centre de la montagne de la Cascade, et au-dessus



GLACIER DU PIC ROSS.



ABRIS CONTRE LA NEIGE. MONTS SELKIRKS. LIGNE COUVERTE POUR L'HIVER. ET LIGNE INTÉRIÈRE POUR L'ÉTÉ.

des murs du défilé, voyons par moments les pics brillants dans le ciel. Le chemin de fer est à cent pieds au-dessus de la rivière, entaillé dans le roc, franchissant de temps en temps un abîme sur un vaste viaduc ou disparaissant sous un tunnel dans un éperon de roc en saillie, mais si bien fait et si solidement protégé partout, que nous n'avons aucune sensation de danger. Pendant des heures, nous sommes assourdis par le grondement des eaux, et nous attendons avec impatience de revenir à la lumière. La scène est fascinante dans son horreur et nous sommes contents de la quitter, avec regret cependant.

A Yale finit le défilé et la rivière s'élargit, mais nous avons encore des montagnes de tous côtés, tantôt se rapprochant et s'éloignant. Nous voyons des Chinois lavant de l'or sur le sable, et des Indiens conduisant des troupeaux dans la prairie ; des villages indiens avec leurs petites maisons grossièrement bâties et leur chapelle en miniature, alternent rapidement avec l'agglomération de huttes où logent les Chinois. De longues perches près de la rivière supportant des saumons qui séchent, donnent au paysage une vive couleur, et ça et là nous apercevons les curieux cimetières indiens, proprement entourés et décorés de bannières, de drapeaux et de toutes sortes de "totems" sculptés.

Un cône blanc et brillant s'élève vers l'est. C'est le Mont Baker, à 20 lieues de nous et 1400 pieds au-dessus. Nous traversons de larges rivières qui se jettent dans la Fraser, toutes coulant lentement ici, comme pour se reposer après leur passage précipité entre les chaînes de montagnes. A mesure que la vallée s'élargit, les fermes et les vergers deviennent de plus en plus fréquents, et nos cœurs battent de plaisir, à la vue du balai et des autres ustensiles domestiques familiers à l'œil anglais, car, à mesure que nous approchons de la côte, nous trouvons un climat semblable à celui du Sud de l'Angleterre mais plus ensoleillé. Nous côtoyons la rivière Fraser de temps en temps et apercevons des steamers et des canots indiens occupés à pêcher le Saumon qui pullule dans cette rivière, et qui, une fois pris, est gelé et envoyé par chemin de fer vers l'est ou mis en boîtes et expédié dans toutes les parties du monde.

A Mission, un embranchement se dirige vers le sud, traverse la rivière, Fraser immédiatement et se reliant à la frontière internationale avec les chemins de fer qui s'étendent le long de Puget Sound, jusqu'à Seattle, Tacoma, Portland et San Francisco, jusqu'au golfe de Californie, passe près de tous ces pics de montagne isolés mais glorieux qui bordent la côte du Pacifique, les pics du Baker, du Tacoma, du Hood et du Shasta.

Nous passons à travers une forêt d'arbres gigantesques dont quelques uns ont douze pieds et plus de diamètre et près de trois cents pieds de haut et nous nous trouvons à la marée haute à l'extrémité Est de la pointe du Burrard sur le Pacifique. Nous descendons le long des bords de cette pointe entourée de montagnes pendant une demi heure et notre train entre dans la gare de Vancouver, le terminus occidental du chemin de fer Canadien Pacifique.



"SIR DONALD" ET LE GRAND GLACIER DES SELKIRKS.

NOUS nous installons bientôt dans un agréable appartement, dans un bel hôtel aussi confortable que ceux que nous avons vus dans l'Est, et sa position élevée nous procure une vue charmante et des plus intéressantes sur la nouvelle cité et la campagne environnante. Dans le lointain, vers le sud-est, le Mont Baker apparaît tout blanc. Au nord, s'élevant du milieu des flots, c'est le groupe magnifique des montagnes de la Cascade, baigné d'une lumière violette, et se reflétant clairement dans les eaux cristallines de la baie. Si nous dirigeons notre vue vers l'ouest, au delà de la baie Anglaise, et du détroit de Géorgie, nous apercevons les montagnes bleu foncé de l'île de Vancouver et vers le sud-ouest, plus loin que le large delta de la rivière Fraser, on aperçoit les Monts Olympiens, une longue rangée de pics opales se perdant dans le lointain. A nos pieds se déroule une scène vivante. La cité est nouvelle en effet ; de ses monuments, cinq ou six seulement, existaient il y a six ans ; une forêt s'élevait là alors. Les hommes qui construiront la ville ne pouvaient attendre les briques et le mortier et les premières maisons furent construites en bois ; le feu les détruisit toutes, et de solides et jolies constructions en briques et en granit les remplacèrent.

En bas, au bord de l'eau sont de grands quais où chargent et déchargent les steamers de la Chine et du Japon, de l'Australie, des Îles Sandwichs, de Californie, du Puget Sound et de l'Alaska ; près des entrepôts, le long des quais, sont des lignes de chemin de fer où les wagons sont chargés de thé, de sucre, de soie, de fourrures de loutre, de poisson, de fruits et d'autres marchandises destinées aux côtes de l'Atlantique. Tout autour de la baie, se trouvent de grandes scieries où des steamers et des voiliers chargent des bois pour la Chine, l'Australie, l'Amérique du Sud et même pour l'Angleterre. Le grand steamer peint en blanc qui attire l'œil tout d'abord, au milieu de tous les autres dans le port, est "l'Impératrice des Indes," un des trois magnifiques steamers à double hélice que la Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique a récemment placés dans le service entre Vancouver et le Japon et la Chine, et dont les eaux du Pacifique n'ont jamais porté les pareils ; ce sont de grands bateaux en acier, semblables aux meilleurs transatlantiques, mais plus luxueux dans leur aménagement. Pensez donc ! Nous sommes à dix jours de Yokohama, du Japon merveilleux ! Près de ce steamer s'en trouve un autre de première classe, un de la nouvelle ligne qui va à Honolulu, à Sidney et en Australie. A quelques kilomètres d'ici est New Westminster sur la rivière Fraser, une des vieilles villes de la Colombie Anglaise, dont l'extension est devenue très, rapide depuis l'introduction des chemins de fer, et les colonnes de fumée qui s'élèvent dans cette direction nous avertissent de l'existence de ses importantes scieries et usines à saumon. Là aussi, des navires chargent pour toutes les parties du monde. Plus loin en face de l'île Vancouver, montent d'autres colonnes de fumée, qui indiquent les grandes mines de charbon qui approvisionnent presque tous les navires à vapeur du Pacifique.

Au nord sur une étendue de 400 lieues dans le golfe de Géorgie près des fiords merveilleux de l'Alaska, où les montagnes se trouvent entourées par mille bras de mer, de nombreux bateaux de touristes, chargés de passagers, naviguent fréquemment. Au sud-ouest, le détroit de Fuca conduit en plein Pacifique, après avoir passé le Puget Sound et la ville de Victoria. Toutes ces eaux, entre Puget Sound et Alaska, à peine connues il y a quelques années sont maintenant couvertes de toutes sortes d'embarcations, de la plus grande à la plus petite, toutes employées dans les différents commerces.

Il n'y a rien d'étonnant, qu'avec ses magnifiques ressources en métaux précieux, en charbon et en fer, ses pêcheries inépuisables et ses vastes forêts, son climat délicieux et ses riches vallées, ses ports sans égaux et ses chemins de fer transcontinentaux récemment complétés, la Colombie Anglaise compte sur un avenir brillant ; et rien d'étonnant que tout le monde ici travaille de toutes ses forces !

Vous m'excuserez, patient lecteur, d'avoir tant insisté à vous montrer toutes sortes de choses le long de la route, sans savoir si cela vous plaisait ou non. Mon grand désir de vous montrer tout ce que vous auriez pu désirer voir est ma seule excuse. Je vous ai ennuyé à mort sans doute, et j'ai remarqué des signes d'impatience qui me laissent croire que vous désirez votre liberté d'action et puisque vous jugez qu'un guide n'est plus nécessaire, je vais, avec votre permission, vous quitter ici ; mais avant de nous séparer, laissez-moi vous donner un dernier conseil ; ne manquez pas, pendant que vous en êtes si près, d'aller visiter Victoria, la belle Capitale de la Colombie Anglaise. Un steamer vous y portera en quelques heures et vous en serez récompensé en trouvant une partie de la vieille Angleterre transplantée là, comme climat, population etc., plus vigoureuse, peut-être à cause de cette transplantation. La ville est située à l'extrémité sud de l'île Vancouver, dominant le détroit de Fuca et l'entrée du Puget Sound. La richesse de la Province se concentre surtout ici, et les grands entrepôts, les quais actifs témoignent de l'importance commerciale de la cité, et les gracieuses et souvent somptueuses résidences témoignent d'un raffinement plus que colonial.

Près de Victoria vous trouverez Esquimalt, la station navale de l'Angleterre dans le Nord Pacifique, et un cuirassé ou deux et par hasard quelques vieux amis du pays. Permettez-moi de vous donner un conseil encore, emportez tous vos bagages avec vous jusqu'à Victoria, car vous ne serez pas pressé d'en revenir.



Compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique

ROUTE DE LA MALLE ROYALE AU

JAPON ET A LA CHINE

PAR LES STEAMERS A DOUBLE HÉLICE

"EMPRESS OF INDIA"

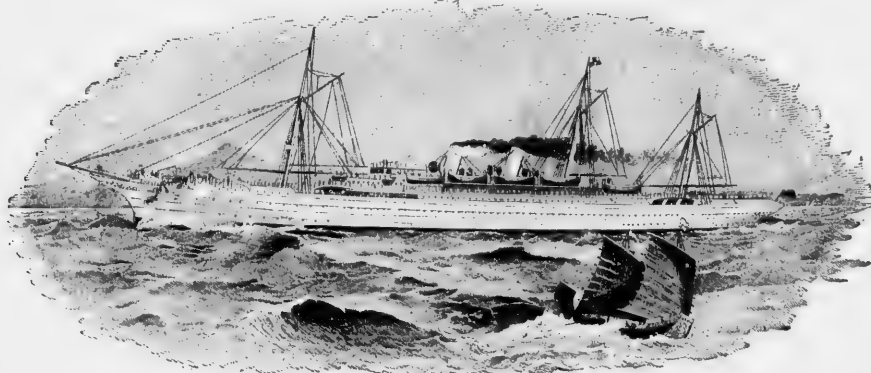
(Impératrice des Indes.)

"EMPRESS OF JAPAN"

(Impératrice du Japon.)

"EMPRESS OF CHINA"

(Impératrice de Chine.)



Ces 3 steamers sont construits sur le même modèle, et mesurent 455 pieds de long, 51 pieds de large, 36 pieds de profondeur, et jaugeant 6000 tonneaux, sont à double hélice, possèdent une machine à triple expansion de la force de 10,000 chevaux vapeur, et ont une vitesse de 19 nœuds. Ils font le service entre VANCOUVER et VICTORIA, B.C., et YOKOHAMA, KOBE, NAGASAKI, SHANGHAI et HONG KONG.

Un de ces magnifiques vaisseaux construits sous la surveillance de l'Armée Anglaise, munis de plusieurs compartiments étanches qui assurent une sûreté parfaite, et qui sont équipés avec tous les derniers perfectionnements apportés dans la machinerie navale moderne, dans le but d'obtenir une grande vitesse, beaucoup de confort et de luxe, quittera Vancouver, B.C. (sauf cas de force majeure), UNE FOIS TOUTES LES TROIS OU QUATRE SEMAINES.

Ces bateaux sont supérieurs à tous ceux qui ont fait jusqu'ici le service de l'Océan Pacifique. Leur route est de trois cents miles plus courte que celle de n'importe quelle autre ligne trans-pacifique.

Ligne Canadienne et Australienne de bateaux à vapeur.

Steamers: "MOWERA," "MOANA" et "AORANGI," de la Malle Royale.

Départs mensuels entre VANCOUVER et VICTORIA, B.C., et HONOLULU (Iles Sandwiches) et BRISBANE et SYDNEY (Australie), toutes les 4 semaines.

Des billets sont délivrés de LONDRES ou de LIVERPOOL, de NEW YORK, BOSTON, MONTREAL, TORONTO ou de toutes les villes principales du CANADA ou des ETATS-UNIS.

Autour du Monde.

Specialité de billets en correspondance avec les P. & O. et les lignes rapides transatlantiques.

Pour tous renseignements quant aux prix de passages, de fret, brochures, guide "Autour du Monde," guidés aux principales villes du Japon et de la Chine s'adresser à:

H. J. COLVIN, District Passenger Agent	197, Washington Street, Boston.
E. V. SKINNER, General Eastern Agent	353, Broadway, New York.
A. C. SHAW, General Agent, Passenger Department	228, South Clark Street, Chicago.
M. M. STERN, District Passenger Agent	Chronicle Building, San Francisco.
A. H. NOTMAN, Assistant General Passenger Agent	1, King Street East, Toronto.
E. J. COYLE, General Passenger Agent	Vancouver.
W. R. CALLAWAY, General Passenger Agent, "Soo Line"	Minneapolis, Minn.
W. S. THORN, Assistant General Passenger Agent, "Soo Line"	St. Paul, Minn.
G. W. HIBBARD, General Passenger Agent, "South Shore Line"	Marquette, Mich.
W. T. PAYNE, General Traffic Agent for Japan	Yokohama, Japan.
C. E. E. McPHERSON, General Passenger Agent, Lines East of Lake Superior	Winnipeg.
C. E. E. USSHER, General Passenger Agent, Lines West of Lake Superior	Montreal.
WILLIAM STITT, General Passenger Agent, Canadian-Australian S.S. Line	Sydney, N.S.W., Australia.
D. E. BROWN, General Agent China and Japan, India, etc.	
Hong Kong, Shanghai and Yokohama.	
ARCHER BAKER, European Traffic Manager,	
67 & 68, King William St., E.C., London.	
30, Cockspur St., S.W., London.	
9, James St., Liverpool.	
67, St. Vincent St., Glasgow.	
G. M. BOSWORTH, Freight Traffic Manager, Montreal.	
ROBT. KERR, Passenger Traffic Manager, Montreal.	

HOTELS DU CANADIEN PACIFIQUE.

Bien que le service parfait des "sleeping cars" et wagons restaurants du chemin de fer Canadien Pacifique, pourvoie au confort des voyageurs qui font tout le trajet de la ligne, il a été jugé nécessaire d'établir, aux principaux endroits intéressants, dans les montagnes, des hôtels d'où les voyageurs pussent explorer et jouir du magnifique paysage. La Compagnie a construit ces hôtels sur des points bien choisis, et par leur confort ces maisons ajoutent un nouvel élément de supériorité à ceux déjà nombreux qui lui ont valu sa renommée. Un hôtel-gare a été construit à Montréal qui a été ouvert en Juin 1898.

LE CHÂTEAU FRONTENAC

À Québec, la cité la plus curieuse et historiquement la plus intéressante en Amérique, est un des plus beaux hôtels du Continent Américain. Il est à l'épreuve du feu et occupe un site dominant le fleuve St. Laurent, l'emplacement, peut être, le plus grandiose du monde. Le Château Frontenac fut construit en 1893 au coût d'env. 1 million de dollars et est maintenant agrandi pour répondre aux demandes des voyageurs. L'ameublement, les installations et décorations de cet édifice imposant font preuve de bon goût, de confort et d'élégance.

Les prix sont de trois dollars et cinquante cents à cinq dollars par jour et des arrangements spéciaux sont pris pour des parties et ceux qui font un séjour prolongé. L'adresse est Directeur du Château Frontenac, Québec, Canada, voir la gravure du Château Frontenac, page 8.

PLACE VIGER

À Montréal est une jolie construction hotel-gare, cet établissement situé en face de la place Viger est très bien mené et installé dans le style général et l'élégance du Château Frontenac à Québec.

Les prix sont de 3 dollars par jour et en sus, avec arrangements spéciaux pour des parties et pour ceux qui font un séjour prolongé.

LA KAMINISTIKUA

À Fort William, le terminus occidental de la route des lacs et de la Division de l'Ouest du C.P.R. est un hôtel excellent et bien aménagé sous tous les rapports qui offre des "attractions" uniques à ceux qui cherchent le repos et la récréation dans cette région du Lac Supérieur.

Les prix varient de 2½ dollars à 3½ dollars par jour, avec réduction pour de grandes parties et pour visite prolongée. L'adresse est

"Directeur, Hotel Kaministiquia, Fort William, Ont."

MOOSE JAW HÔTEL,

un nouvel hôtel construit à Moose Jaw, dans le Nord Ouest du Canada, à la jonction de la ligne du Soo-Pacific avec la ligne principale du Chemin de Fer Canadien Pacifique. L'installation de l'hôtel est moderne et son ameublement élégant.

Tarif, 2.50 dollars par jour, avec une réduction pour les voyageurs qui restent une semaine ou plus.

BANFF SPRINGS HOTEL

est situé sur un promontoire dans les montagnes, à 4511 pieds au-dessus de la mer, au confluent des rivières Bow et Spray; c'est une construction majestueuse, munie de tout ce que peut donner le confort moderne, et qui a coûté 250,000 dollars. Bien que ce ne soit pas un établissement de santé, tout y est prévu pour le bien-être des invalides. Les sources sulfureuses chaudes qui abondent dans le voisinage, varient comme température de 80 à 121 degrés Fahrenheit, et l'hôtel fournit le bain. Les sources ressemblent à celles d'Arkansas, et leurs pouvoirs curatifs sont plus grands, sans doute à cause de l'air sec des Montagnes.

Un grand nombre de collines rayonne autour de Banff, et d'imposantes montagnes élèvent leur tête à plusieurs kilomètres au-dessus de l'hôtel.

Le gibier est abondant et le lac de la Tête du Diable, aux environs, ayant un ou deux kilomètres de large et vingt de long, permet un sport excellent pour la pêche à la truite.

Le tarif de l'hôtel est de trois dollars et demi à 5 dollars par jour, selon les chambres; prix spéciaux au mois ou à la semaine. S'adresser pour renseignements au

"Gérant, Banff Springs Hotel, Banff, Alberta, N. W. T., Canada."

LAKE LOUISE CHÂLET.

Cette demeure paisible dans les montagnes est située au bord du Lac Louise, à environ deux kilomètres de la station de Laggan, d'où y conduit une bonne route carrossable, est un point excellent pour les touristes qui désirent voir les lacs et le paysage à loisir.

De bons lits et une bonne table sont à la disposition des voyageurs; on n'est pas exactement un hôtel comme les autres, mais un endroit de repos et un restaurant pour les touristes qui visitent les Lacs dans les hauteurs.

MOUNT STEPHEN HOUSE

Châlet-Hôtel à 18 lieues de Banff dans le défilé du "Cheval qui rue," à la base de Mont Stephen le principal pic des Monts Rocheux, d'une hauteur de 8,000 pieds. Endroit favori des touristes, grimpeurs de Montagnes et artistes. Dans la vallée on aperçoit les Monts Ottertail à gauche et la chaîne du Van Horne à droite. Tarif 3 dollars par jour. S'adresser au

"Gérant, Mount Stephen House, Field, B.C., Canada."

GLACIER HOUSE.

Situé au centre des Selkirks, à un quart d'heure de marche du Grand Glacier, qui a une superficie d'environ quinze lieues carrées.

L'hôtel qui a été agrandi récemment pour recevoir les touristes dont le nombre augmente toujours, est situé dans un bel amphithéâtre entouré de hautes montagnes, dont la plus haute est le "Sir Donald," 8,000 pieds. Les nombreuses forêts aux environs sont égayées par le murmure de nombreux ruisseaux, qui attirent le pêcheur de truites; le chasseur de gros gibier y trouve un choix d'animaux à cornes, de chèvres et d'ours gris des montagnes. La principale attraction cependant est le Grand Glacier. On peut en sûreté franchir sa surface ridée ou pénétrer dans ses cavernes. Son épaisseur en avant est d'environ 500 pieds, il couvre en superficie celle de tous les glaciers de Suisse réunis.

Le touriste ne doit pas manquer de s'y arrêter un jour au moins. Il ne doit certainement pas le quitter avant une semaine. Tarif—3 dollars par jour. S'adresser au

"Gérant, Glacier House, Colombie Anglaise."

HOTEL REVELSTOKE

À Revelstoke, B.C., dans le bassin de la Columbia entre Selkirk et les ranges aurifères—la porte d'entrée de la région minière de West Kootenay. Bien que construit durant l'été de 1897 cet hôtel a déjà dû être agrandi et est perché sur une hauteur dominant la gare et entouré de tous côtés par des montagnes majestueuses. Vis-à-vis de l'hôtel, à 15 miles de distance est le glacier Begbie un des plus grandioses des sommets de British Columbia. L'hôtel est pourvu de toutes les améliorations modernes, bains chauds et froids, chauffage à la vapeur, éclairage électrique etc. C'est un arrêt favorable pour les touristes et voyageurs de et au Kootenay. Prix 3 dollars par jour. La correspondance doit être adressée au

"Directeur, Hotel Revelstoke, Revelstoke, B.C."

HOTEL SICAMOUS,

à Sicamous, C.B., une belle construction neuve, construite sur les bords des lacs Shuswap, à l'endroit où l'embranchement Okanagan du Chemin de Fer Canadien Pacifique tourne vers le sud dans la vallée Okanagan et le district minier adjacent. L'hôtel est splendidement meublé et possède toutes les installations et tout le confort modernes.

Tarif, trois dollars par jour et plus, avec réduction pour les voyageurs qui restent une semaine ou davantage.

FRASER CANON HOUSE

à North Bend, à 60 lieues Est de Vancouver, est située sur la rivière Fraser. On y trouve le même confort et la même prévenance qui prévaut dans tous les services de la Compagnie. Le paysage le long de la rivière est bien dénommé de "féroce" et l'hôtel est un bon point pour l'exploration.

Tarif—3 dollars par jour. S'adresser au

Gérant, Fraser Canon House, Colombie Anglaise."

HOTEL VANCOUVER,

à Vancouver, B.C., le terminus du chemin de fer sur la côte Pacifique. Cet hôtel magnifique est construit en proportion de l'importance commerciale de la ville et du nombre de touristes qui, désirent s'arrêter ici quelques jours. Près du centre de la cité, on jouit d'une belle vue dans toutes les directions; le service est parfait dans tous ses détails et surpasse tous les hôtels de l'Est du Canada ou des Etats-Unis. Tarif—3 ou 4 dollars et demi par jour prix spéciaux pour plus long séjour. S'adresser au

"Gérant, Hotel Vancouver, Vancouver, B.C."

Pour tout demande de logis, prix, etc., des Hôtels du Canadien Pacifique, s'adresser aux gérants des différents Hôtels qui répondront promptement, ou directement à

J. A. SHEFFIELD,

Supt et Manager, Company's Hotels Montréal.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique

LA ROUTE DU MONDE, DE L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE.

La plus solidement construite, et la mieux agencée de toutes les routes transcontinentales.

LE SERVICE DES WAGONS-RESTAURANTS, SALONS ET LITS, reçoit une attention spéciale, service très important dont les voitures voyagent plus de MILLE LIEUES SANS CHANGER.

ES voitures sont de grandeur et de solidité peu usuelles, avec des chambres à coucher et de vastes cabinets de toilette en proportion. Les wagon-lits transcontinentaux sont pourvus de salles de bain et sont tous munis de doubles portes et fenêtres, contre la poussière en été et le froid en hiver.

Les sièges sont bien rembourrés, de tous côtés, et la section centrale est transformée en sofas luxueux dans le jour.

Les lits supérieurs sont pourvus de fenêtres et de ventilateurs et sont séparés des autres par des rideaux. L'extérieur est en acajou rouge poli, et l'intérieur en acajou blanc et en érable bien sculptés, tous les accessoires en cuivre sont de styles anciens.

Rien n'a été épargné pour fournir à la table des viandes de premier choix et les légumes et les fruits de la saison ; le menu et la carte des vins ne craint la comparaison avec aucun des hôtels les plus confortables.

DES WAGONS D'OBSERVATION, spécialement construits et qui permettent de contempler la vue du paysage merveilleux sans obstacle, sont attachés à tous les trains transcontinentaux, pendant le jour.

LES VOITURES DE PREMIERE CLASSE DU JOUR, sont luxueuses et confortables en proportion, et pour ceux qui désirent voyager meilleur marché, des wagon-lits pour colons sont attachés au train sans augmentation de prix. Ces wagons sont munis de doubles couchers, de la même façon que les autres, mais ne sont pas rembourrés ; le passager peut rembourser le sien lui-même ou acheter le nécessaire chez les agents de la Compagnie aux stations terminus, à un prix fixé. Le tout élégant et confortable.

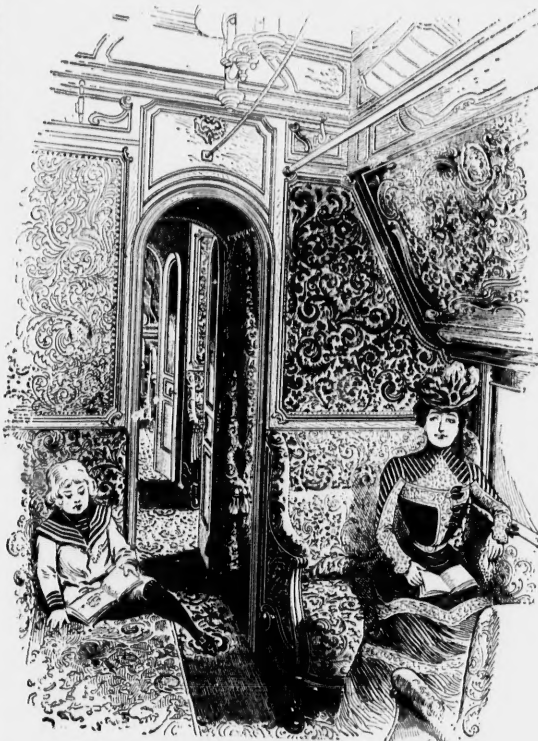
Tarif des Wagon-lits et Salons de 1ère Classe.

Pour un lit au premier ou au second étage dans les "SLEEPING CARS" entre.	Tarif du Touriste Car.
Halifax et Montreal.....	4.00
St. John, N.B. et Montreal.....	2.50
Quebec et Montreal.....	1.50
Montreal et Toronto.....	2.00
Montreal et Chicago.....	5.00
Montreal et Winnipeg.....	8.00 4.00
Montreal et Calgary.....	13.00 6.50
Montreal et Revelstoke.....	15.50 7.00
Montreal et Vancouver.....	18.00 8.00
Ottawa et Toronto.....	2.00
Ottawa et Vancouver.....	17.50 8.00
Fort William et Vancouver.....	15.00
Toronto et Chicago.....	8.00
Toronto et Winnipeg.....	8.00 4.00
Toronto et Calgary.....	12.00 6.00
Toronto et Revelstoke.....	14.50 6.50
Toronto et Vancouver.....	17.00 7.50
Boston et Montreal.....	2.00
Boston et Vancouver.....	19.00
New York et Montreal.....	2.00
Boston et St. Paul.....	7.00
Boston et Chicago.....	5.50
Montreal et St. Paul.....	6.00
St. Paul et Winnipeg.....	3.00
St. Paul et Vancouver.....	12.00
Winnipeg et Vancouver.....	12.00 6.00

Entre d'autres Station en proportion.

Prix pour une section entière double du prix d'un berth. Salons de luxe 3 ou 4 fois le prix des berths.

Les Wagon-lits de première et les Salons Car ne sont loués qu'aux porteurs de billets de premières et les touristes cars aux porteurs de billets de premières et de deuxièmes.



SALON D'UN WAGON-LIT DE PREMIERE DE LUXE.

3-8

23-8

5-

10-

60-12

5-6

2-

38-12

16-14

3-

200-

5-8

2-8

34-2

2-6-5-

~~484~~
~~170~~
~~32690~~
~~7~~

402

1170

52590

407

593,90

1142,40

~~1935.40~~

1936 f.

1-2

1938

47
3
67

2
2
4

47) 2.

411 ~.

40 ~

20

467 ~.

5 ~

4-8

8-50

1-

2-50

1-50

17-5

5-50

8-

42.2 ~.

8-p.

4-

7-

17-

185-

4-

20-

10-

12-

24-60

18-

3-

10-

4350

72-

1-50

140-

3

1906 f.

36

1142

5542

553

178

752.

8-50

1-

2-50

1-50

7-5

5-50

8-

422m.

10

42

513
78



14
+2
10